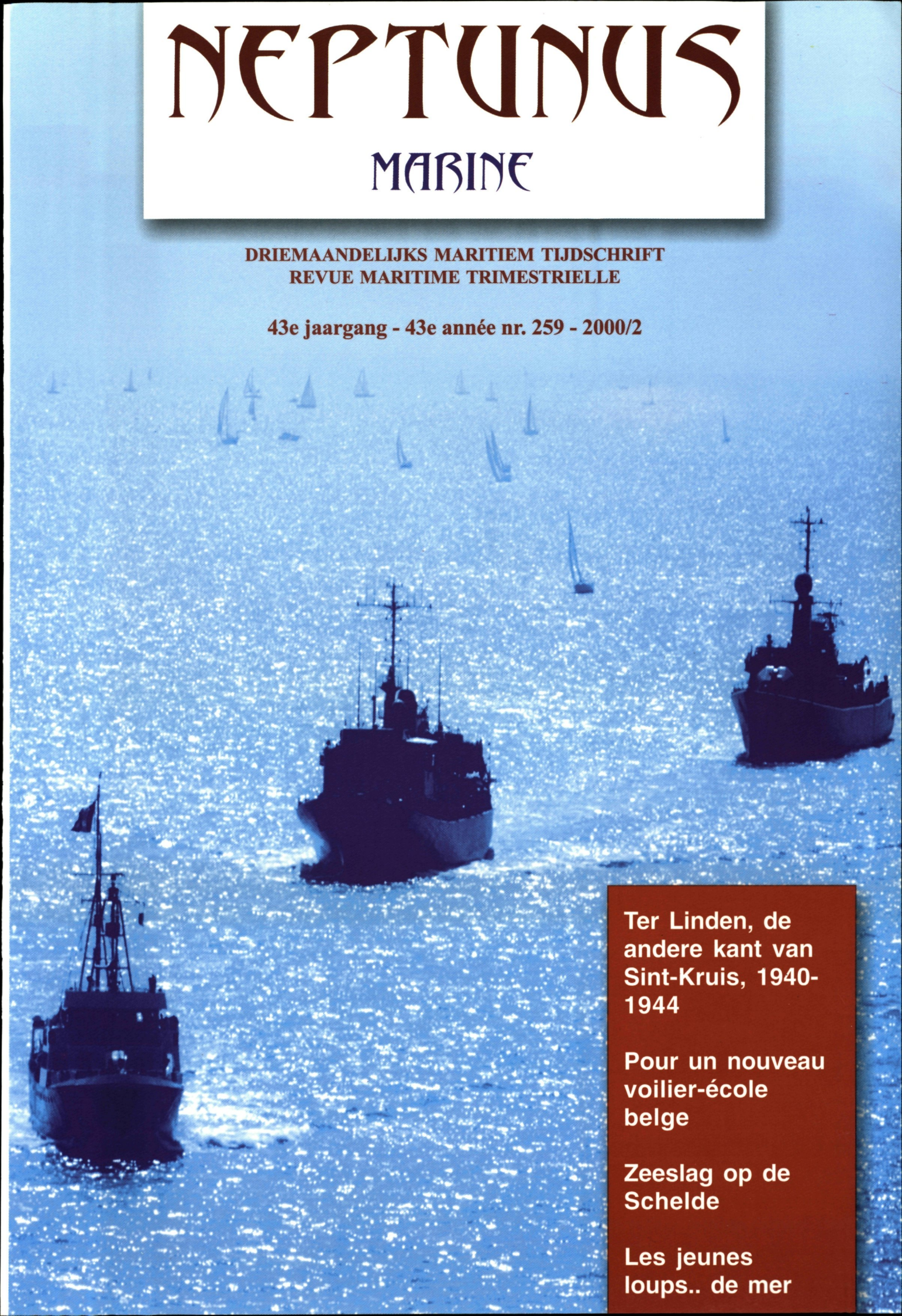


# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT  
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

43e jaargang - 43e année nr. 259 - 2000/2



Ter Linden, de  
andere kant van  
Sint-Kruis, 1940-  
1944

Pour un nouveau  
voilier-école  
belge

Zeeslag op de  
Schelde

Les jeunes  
loups.. de mer



# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving  
van 500,-BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend  
abonnement van 750,-BEF.  
nemen, wat overeenstemt  
met de werkelijke kostprijs  
van het tijdschrift of nog  
beter... een weldoend abon-  
nement aan 1.000,- BEF.



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement  
de 500,-BEF. sur notre  
compte en banque  
n° 473-6090311-30  
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également  
prendre un abonnement de  
soutien de 750,-BEF.  
ce qui correspond au prix de  
revient réel de la revue,  
ou mieux encore... un  
abonnement de bienfaiteur  
1.000,-BEF.



## "NEPTUNUS"

43e jaargang - 43e année nr. 259 - 2000/2

Directeur - Directeur:  
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:  
J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de  
verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet  
noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs  
auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-  
Major de la Marine

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle  
Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL  
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende  
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer: 150,-BEF  
Prix par numéro: 150,-BEF  
Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)  
750,-BEF (beschermend - soutien)  
1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF  
Abonnement étranger: 1.100,-BEF  
voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus  
sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk  
Libre de toute attache politique ou confessionnelle  
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -  
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar  
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de  
uitgever.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par  
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de  
l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge  
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2000 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende  
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:  
Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.



# INHOUD

# SOMMAIRE

nr.2 juli 2000  
juillet

Ter Linden, de andere kant van Sint-Kruis, 1940-1944 door LTZ J. Bergez	83
Ter Linden, l'autre côté de Sint-Kruis, 1940-1944 par LDV J. Bergez	87
Zeeslag op de Schelde door J. Van Raemdonck	91
Un bâtiment belge dans l'effervescence de mai et juin 1940 par P. Eygenraam	94
Mei 2000 - Navo's oefenmaand "par excellence" door G.A.H. Toremans	96
Le carnaval vénitien (suite et fin) par R. Pierard	99
ABNL - MCM Eskader neemt Arabische handschoen op Belgische Marine na 5 jaar terug in de golf door G.A.H. Toremans	107
Interview met Vice-admiraal Charles W. Moore, Jr door G.A.H. Toremans	110
Dans le sillage du Mercator Pour un nouveau voilier-école belge par H. Rogie	113
Les Ostendais ont récupéré leur Mercator grâce à l'aide du Mier par J.C. Vanbostal	114
Onze Marine op de elektronische snelweg een kennismaking met de webmasters door F. Bruneel	115
Info Marine	117
De Amandine gered uit de golven... door Saint Bernard du Spuikom	129
Wielingen boekt succes in Stanavforlant door F. Bruneel	131
Un navire-école, un gazier et des marins par Saint Bernard du Spuikom	137
"Spaanse" primeur voor MOST door G.A.H. Toremans	138
Een onderzeeboot is geen duikboot door Saint Bernard du Spuikom	140
Maritiem panorama Nieuwe ferries en nieuwe trafieken bij P&O Stena Line door H. Rogie	142

La Marine renforce son ancrage à Anvers, au Steen par Saint Bernard du Spuikom	143
Navo's 2 permanente MCM Eskaders krijgen nieuwe Bevelhebbers Door G.A.H. Toremans	144
Les jeunes.. l'oups.. de mer! par Saint Bernard du Spuikom	145
Navigator's corner Global Maritime Distress and Safety System door J. Appeltants	148
Afin que se perpétue la tradition: le Sealight, un puffer Britannique de prestige par E. Bauthier	150
Boekbespreking Het Belgisch Marinekorps 1939-1940 Grain, Carriage by sea Maritiem journaal 1999 Duinkerke en Dynamo World Fisheries, What is to be done? door F. Neyts	155
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Escalaes de navires militaires étrangers en Belgique	158
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	159

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
J.-C. Vanbostal

Lay-out  
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction  
J. Boesmans - Mevr. C. Cappon -  
J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité  
C. Cappon

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks / annuel  
750 BEF beschermend / protecteur  
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

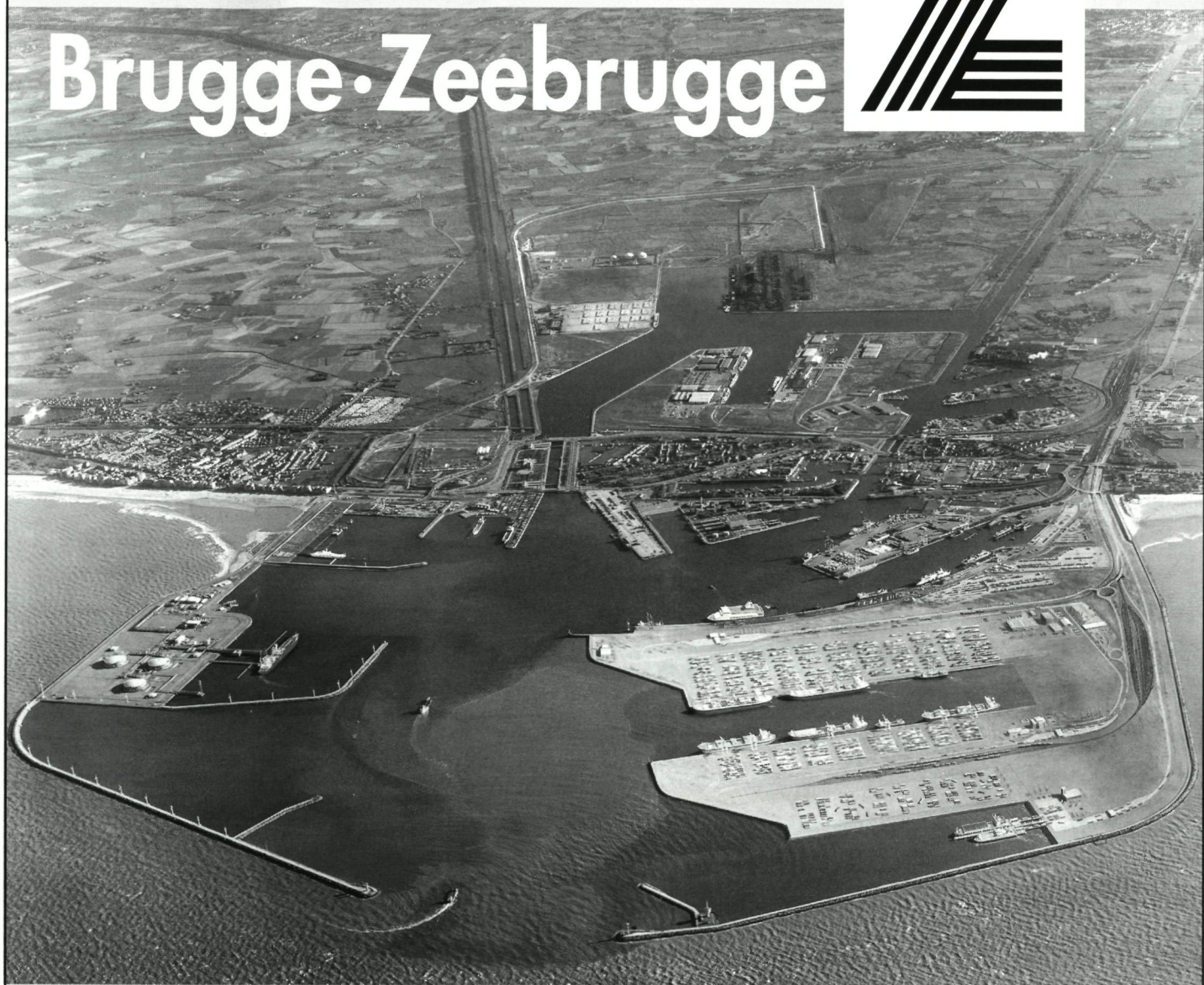
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe



# Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



## Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
B-8380 Zeebrugge  
tel. 050-54 32 11  
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>  
e-mail: [mbz@zeebruggeport.be](mailto:mbz@zeebruggeport.be)



# Ter Linden, de andere kant van Sint-Kruis, 1940-1944

Over de geschiedenis van de huidige Marinekazerne LTZ V. BILLET in Sint-Kruis bestaat voldoende literatuur. Daarentegen is over enige militaire activiteit tijdens de tweede wereldoorlog aan de andere kant van de stad Brugge weinig bekend. Dit artikel beoogt een licht te werpen op de maritieme gebeurtenissen in het kasteel Ter Linden te Sint-Michiels.

In het voorjaar van 1944 ontsnapte ons land niet aan het geallieerde luchtoffensief. Op pinksterdag 28 mei 1944 werd Sint-Michiels tot tweemaal toe opgeschrikt door een luchtaanval. In totaal 202 Amerikaanse en Engelse vliegtuigen bombardeerden het kasteel "Ter Linden" en het park errond met 190 ton bommen. Naast de tientallen doden en gewonden werd er aanzienlijke schade aangericht. De grootste bommenkraters bereikten een diameter van 30 meter.

Het kasteel in kwestie behoorde toe aan Graaf Pierre de Briey en het centrale gedeelte dateerde uit de 17de eeuw. Aan dit oudste gedeelte met ondermeer "le salon rose", een zitplaats met rode natuurzijde beklede muren en "le salon blanc", waar bladgoud het wit meubilair bedekte, bouwde men later zijvleugels en een terras. Achter het kasteel bevonden zich stallen, schuren en bergplaatsen evenals de woning van de tuinman en de chauffeur. Vooraan lag het grastapijt, omringd door een dicht bos met een vijver.

Tijdens de achttiendaagse veldtocht van 1940 passeerden achtereenvolgens Belgische, Franse en Duitse soldaten in het kasteel. In december van datzelfde jaar namen Duitse soldaten in blauw uniform het kasteel over. Een veiligheidsperimeter met prikkeldraad en schildwachten aan de toegangswegen, zorgden voor een hermetische afsluiting van het domein. Arbeiders van Belgische



Kasteel Ter Linden vóór de tweede wereldoorlog.

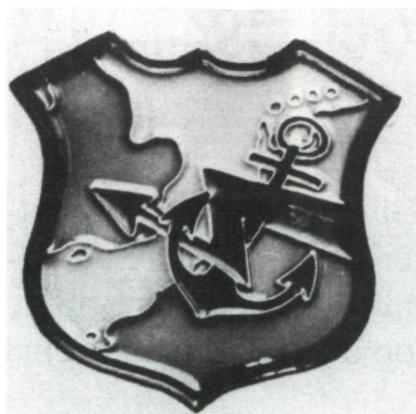
bouwondernemingen en opgeëiste Bruggelingen die er werkten, dienden aan het wachtlokaal hun identiteitskaart af te geven en werden permanent door een schildwacht begeleid. En gewerkt werd er, door de soldaten en de burgers, soms zeven dagen per week! De soldaten velden bomen en legden paden aan terwijl Belgische firma's voor de bezetter bunkers, splinterschuilplaatsen en houten barakken met een keuken, burelen en slaapzalen bouwden. Op de drie bunkers bracht men aarde aan en zaaide er gras op. In één ervan bevonden zich twee mijnen om in geval van nood het kasteel op te blazen. Verder werden er antennemas-ten opgetrokken en ondergrondse kabels gelegd. Het kasteel kreeg een

centrale verwarming met bijhorende schouw en sanitaire voorzieningen in diverse kamers. Aan de noordzijde bouwde men een vleugel met verdieping bij om er burelen in onder te brengen. Ter camouflage werden de blakend witte gevels overschilderd met een groen-grijze kleur. Op of rond het domein stond er geen luchtafweer opgesteld.

De Duitse marine had zich in het kasteel Ter Linden gevestigd en door de strenge veiligheidsmaatregelen hing er een sfeer van geheimzinnigheid rond hun activiteiten aldaar. Het Duitse marinepersoneel was verplicht tot strikte geheimhouding.

De eerste commandant van de basis, Korvetkapitein Jäckel, werd in mei





Het wapenschild van de eenheid. Het stelt een anker voor, en een bliksemschicht op het hart van Engeland gericht.

1942 weggepromoveerd, ondermeer omdat hij bunkers had laten bouwen zonder te wachten op toelating van de hogere autoriteit. Hij werd opgevolgd door Fregatkapitein Lothar von Heimbürg. Op de basis werkten ruim driehonderd marineofficieren en -manschappen en een tachtigtal Duitse vrouwen, hulppersoneel in dienst van de marine. In 1943 bracht Grootadmiraal Dönitz een inspectiebezoek aan de eenheid. De opperbevelhebber van de Duitse marine-strijdkrachten gaf een toespraak aan de met staalhelm aangetreden manschappen. Ook Admiraal Marschall, marinebevelhebber Afdeling West en Admiraal Frisius, marinebevelhebber Pas-de-Calais, kwamen tijdens de oorlog naar Brugge.

Ter Linden, sinds 1942 officieel "Marine Peilabteilung Flandern" (Marine Peilafdeling Vlaanderen) genaamd, fungeerde als radiopeilings- en decoderingscentrum van de Duitse marine. Haar opdracht luidde: af luisteren, peilen en ontcijferen van Engelse radioberichten. Met de onderzeebootoorlog had zij weinig of niets te maken, in tegenstelling tot wat vaak wordt beweerd. De afdeling bestond uit een 1ste compagnie "Marine-Peil-Hauptstelle Brügge", zijnde het radiopersoneel van Ter Linden, een 2de compagnie, "Marine-Peil-Nebenstellen", het radiopersoneel te Den Helder, Scheveningen, Maassluis, Hoek van Holland, Middekerke, Boulogne sur Mer, Le Touquet, Dieppe en Etretat, luisterpos-

ten die ondergeschikt waren aan Ter Linden en een 3de compagnie "Stabskompanie" in Brugge met administratief en wachtpersoneel. De Marine Peilafdeling Vlaanderen hing rechtstreeks af van het opperbevel van de marine (OKM) te Berlijn. Vanuit Brugge vertrok dan ook tweemaal per dag een boodschapper naar Berlijn, ondermeer met een copie van elk radiopeilingsrapport. Net als tijdens de eerste wereldoorlog had de bezetter deze stad uitgekozen als draai-schijf voor zijn af luisteropdrachten vanuit Noord-Frankrijk, België en Nederland.

Voor de goniometrische radiopeilingen gebruikten de Duitsers een verbeterde versie van de radiorichting-zoeker Adcock, genaamd naar de Engelse geleerde en uitvinder F.E. Adcock. De goniometer werd geplaatst in een ondergrondse betonnen peilkamer van drie op drie meter, die nog steeds bestaat. Via vier bovengrondse antennes, kruisgewijs van Noord naar Zuid en van West naar Oost opgesteld, zocht men vanuit welke richting het bericht was verstuurd. In samenwerking met de andere peilstations (Nebenstellen) kon de positie van de schepen bepaald en bijgehouden worden.



Manschappen marcheren onder de toegangspoort door. Let op het wapenschild van de eenheid, boven de poort.





**Schildwacht voor het vernielde bureau van Commandant Breuss (1ste verdieping). Na het tweede bombardement bleef van deze vleugel niets over.**

Het af luisteren van de radiobERICHTEN gebeurde met ontvangtoestellen van Amerikaanse makelij via drie antennes opgesteld op het grasplein voor het kasteel. Dag en nacht werd er door een twintigtal wachtlopers, mannen en vrouwen, in shiften van acht uur geluisterd en gepeild. In elke wacht zat er tevens ontcijfer- en vertaalpersoneel.

Betreffende die ontcijfering van gecodeerde berichten had de Duitse Marine-inlichtingsdienst in het begin van de oorlog een voorsprong op zijn Engelse rivaal. Dit hadden ze te danken aan het voortreffelijke opzoekingswerk van de latere Kapitein-ter-zee Heinz Bonatz. Van 1934 tot 1939 analyseerde hij het Britse radiover-

keer en slaagde erin een vast patroon te ontdekken in het berichtenverkeer. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog kenden de Duitsers de vorm, structuur, tijdschema's en frequenties en ze benutten deze informatie bij hun ontcijfering. Bepaalde gelijkaardige mededelingen zoals scheepsnaam, koers, vaart, windsnelheid, ... kwamen in elk bericht voor en door deze te ontcijferen en te extrapoleren kon men soms het ganse bericht lezen. De ontcijfering begon reeds vóór zes uur 's ochtends wanneer de Engelse meteoschepen hun dagelijkse weerbericht doorseinden volgens een vast patroon. Elk bericht begon met een lettergroep; ondermeer loxo, loxod en loxon, waarmee de vercijfercode werd aangeduid. Deze

code veranderde elke 24 uur, de codenamen van de Britse schepen maandelijks. Een gecodeerde scheepsnaam bestond uit één cijfer gevolgd door twee tot drie letters waarbij het cijfer het type schip aanduidde.

Het marinepersoneel van Ter Linden werd eveneens vaak op zee ingezet, ondermeer tijdens de operatie Cerberus, de geslaagde overbrenging van de Duitse schepen Scharnhorst, Gneisenau en Prinz Eugen van Brest naar Duitsland. Zij beluisterden de vijandelijke frequenties vanop de Duitse zeestrijdkrachten die meestal 's nachts tussen Hoek van Holland en Le Havre opereerden. Ze probeerden de commandant van het Duitse schip on-line informatie te geven over de positie, koers, snelheid, getalsterkte en gevechtssignalen ("4U" bijvoorbeeld betekende "ik vuur een torpedo af") van de vijandelijke schepen in zijn omgeving. Drie onder hen sneuvelden tijdens een opdracht aan boord van torpedoboten. De barakken op het kasteeldomein kregen hun naam.

Het bombardement van Ter Linden op 28 mei 1944 begon om achttien minuten na twaalf, tijdens het middagmaal. Het menu bestond uit gehaktballen, rode kolen en aardappelen in de schil. Dit ogenblik was opzettelijk gekozen om niet alleen het materiaal maar ook het gekwalificeerd en ervaren personeel te treffen. Bij de eerste ontploffing haastten de manschappen die aan het eten waren zich naar buiten, terwijl de blustoestellen uit hun muurbevestiging loskwamen en schuim spotten. Buiten, op enkele meter afstand, bevonden zich betonnen bunkers die standhielden in tegenstelling tot de barakken waarvan er na het tweede bombardement slechts een rokende puinhoop overbleef. Marinesoldaat Hans vierde die dag zijn 26ste verjaardag. Hij haalde de bunkers niet. Betti, een 21-jarig opgeëist Brugs meisje dat in de keuken als opdienster werkte, verloor het bewustzijn en werd door de Duitsers naar een bunker gedragen. Na zes maanden verzorging van haar brandwonden in het hospitaal keerde ze naar Sint-





**Radio-operator specialiteitskenteken, op de linkermouw gedragen**

Michiels terug. Hans Breuss, de commandant van de eerste compagnie zat achter zijn bureau in het kasteel op de eerste verdieping van de bijgebouwde zijvleugel en werd inclusief bureau naar buiten geslingerd. Hij overleefde de oorlog heelhuids.

Aan Duitse zijde vielen er 21 doden en 23 gewonden terwijl de Brugse bevolking 40 doden betreurde en 47 gewonden telde.

De vernietiging van Ter Linden maakte deel uit van de militaire voorbereidingen van de landing in Normandië, negen dagen later. Reeds de dag na het bombardement begaven een aantal marinesoldaten zich op weg naar de reservebasis in het kasteel Groenenberg bij Brussel. Daar beschikten zij over gelijkaardige installaties als in Ter Linden. Door de geallieerde opmars werd de eenheid later verplaatst naar Groningen in Nederland waar zij deelnam aan de verdediging van de stad in april 1945.

Wie op de E40 de afrit Brugge neemt, rijdt over de expressweg aan de derde lichten voorbij de locatie van het toenmalige kasteel Ter Linden, waar deze maritieme geschiedenis zich afspeelde. In een hoek van het exprespark en in de Witte Molenaarstraat staan drie betonnen constructies. Deze bunkers, volledig met struiken overgroeid, zijn de laatste resten van de veiligheidsperimeter rond het domein.

LTZ J. Bergez

#### **Correspondentie met voormalige marinesoldaten Ter Linden:**

Dhr. Fastbinder, Mevr. Sehn, Dhr. Richter, Dhr. Schatz, Dhr. Schindler, Dhr. Schmutzler.

#### **Fotoarchief:**

Dhr. Manertz, Dhr. Vandekeere

#### **Geraadpleegde literatuur:**

Bonatz, Heinz, *Seekrieg im Aether*, Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, 1981.

Lohmann, Walter en Hildebrand Hans H, *Die Deutsche Kriegsmarine 1939-45*, Podzun Verlag, 1956.

Vlaeminck, Carlos, *Operatie Ramrod 934*, Historisch Museum Brugge, 1984.

#### **Medewerkers:**

Dhr. Alloo, Dhr. De Bysere, Mevr. Puype, Dhr. Vandekeere, Dhr. Van Maele.

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



Frank Dierickx Informatica

FDI bvba  
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be



# Ter Linden, l'autre côté de Sint-Kruis, 1940-1944

L'histoire de la base navale actuelle LTZ V. BILLET à Sint-Kruis est largement documentée. En revanche, les activités militaires pendant la Seconde Guerre mondiale de l'autre côté de la ville de Bruges sont peu connues. Cet article a pour but de mettre en lumière les événements maritimes qui se sont déroulés au château Ter Linden de Sint-Michiels.

**A**u printemps 1944, notre pays n'échappa pas à l'offensive aérienne des Alliés. Le 28 mai 1944, jour de la Pentecôte, Sint-Michiels fut surpris à deux reprises par une attaque aérienne. Au total 202 avions anglo-américains truffaient le domaine du château Ter Linden de 190 tonnes de bombes. A côté de dizaines de morts et de blessés, il y eut des dégâts considérables. Le plus grand cratère de bombe mesurait 30 mètres de diamètre.

Le château, dont la partie centrale datait du 17<sup>ème</sup> siècle, appartenait au Comte Pierre de Briey. Plus tard, deux ailes et une terrasse s'ajoutèrent à ce bâtiment qui comprenait entre autres "le salon rose", une chambre dont les murs étaient couverts de soie naturelle rouge et "le salon blanc", où de l'or plaqué ornait les meubles blancs. Derrière le château, se situaient les écuries, les granges et dépôts ainsi que la maison du jardinier et du chauffeur; devant s'étendait la pelouse, entourée d'un bois dru et d'un étang.

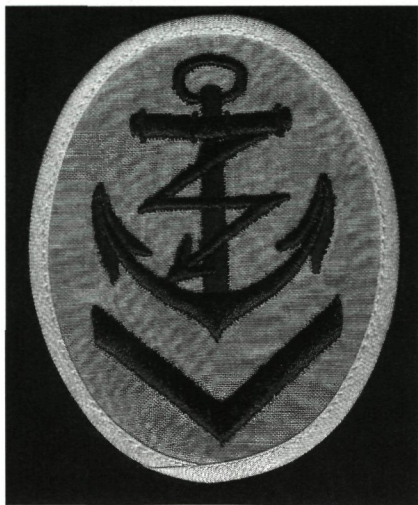
Pendant la campagne des dix-huit jours de 1940, le château fut occupé par, successivement, des soldats belges, français et allemands. En décembre de la même année, des soldats en uniforme bleu foncé en reprenaient le contrôle. Un périmètre de sécurité délimité par du fil barbelé et des sentinelles sur les voies d'accès garantissaient la fermeture hermétique du domaine. Les ouvriers des firmes de construction



Le château de Ter Linden pendant l'occupation. Remarquez l'antenne haute de 40 m.



belges et les civils brugeois réquisitionnés qui y travaillaient, devaient remettre leur carte d'identité à l'entrée et étaient escortés en permanence par une sentinelle. Ils y travaillaient, soldats et civils, parfois jusqu'à sept jours par semaine! Pendant que les soldats abattaient les arbres et traçaient des sentiers, les firmes belges construisaient des abris fortifiés et des baraques en bois destinés à héberger une cuisine, des bureaux et des dortoirs. Les abris étaient couverts d'une couche de terre et d'herbe. Un abri contenait deux mines afin de faire sauter le château en cas de nécessité. De plus, des mâts d'antenne furent érigés et on creusa des fossés pour les câbles souterrains. Le château était muni d'un chauffage central avec une grande cheminée ainsi que d'installations sanitaires dans les chambres. Du côté nord, on ajouta une aile avec un étage afin d'y installer des bureaux supplémentaires. Faute d'armes anti-aériennes sur le domaine, on dissimula les murs blancs en les couvrant de peinture vert-gris.



Insigne d'Oberfunkmaat

Les marins allemands s'étaient installés au château Ter Linden et, par leurs mesures de sécurité strictes, leurs activités suscitaient le mystère. Le personnel allemand avait juré sous serment de garder le silence.

En mai 1942, le premier commandant de la base, le Capitaine de cor-



Le château Ter Linden après le bombardement.

vette Jäckel, fut promu mais muté aussitôt, entre autres parce qu'il fit construire des abris sans attendre l'autorisation de l'échelon supérieur. Son successeur fut le Capitaine de frégate Lothar von Heimburg. Plus de trois cents officiers et membres d'équipage et environ quatre-vingts femmes allemandes au service de la marine travaillèrent à la base. En 1943, le Grand-amiral Dönitz en personne visita l'unité pendant une inspection de routine. Le commandant en chef des forces maritimes allemandes fit un discours aux hommes rassemblés avec casque d'acier. Le commandant maritime Division Ouest, l'Amiral Marschall et le commandant maritime du Pas de Calais, l'Amiral Frisius ont également rendu visite à la base pendant la guerre.

Depuis 1942, Ter Linden qui s'appelait officiellement "Marine Peilabteilung Flandern" (Division d'Interception Flandre), faisait fonction de poste de repérage et de décodage des émissions radio pour la Marine allemande. Sa mission consistait en l'écoute, le relèvement et le décodage des émissions radio anglaises. Contrairement aux rumeurs, elle n'avait guère à faire avec la guerre des sous-marins. La division comptait trois compagnies: premièrement la "Marine-Peil-Hauptstelle Brügge", qui comprenait le personnel radio de Ter Linden, deuxièmement la "Marine-Peil-Nebenstellen" englo-

bant le personnel radio à Den Helder, Scheveningen, Maassluis, Hoek van Holland, Middelkerke, Boulogne sur Mer, Le Touquet, Dieppe et Etretat, qui étaient des postes d'écoute subordonnés à Ter Linden et, en troisième lieu, une "Stabskompanie" à Bruges avec le personnel de quart et administratif. La Division d'Interception Flandre dépendait directement du haut commandement naval (OKM) à Berlin. Deux fois par jour, un messenger quittait Bruges à destination de Berlin afin d'y remettre, entre autres, une copie de chaque rapport d'interception radio. Comme pendant la première guerre mondiale, l'occupant avait choisi cette ville comme centre de ses missions d'interception au nord de la France, en Belgique et aux Pays-Bas.

Pour la réalisation des relèvements radio-goniométriques, les Allemands se servaient d'une version améliorée du directeur d'ondes radio Adcock, du nom du savant anglais et inventeur F.E. Adcock. Le goniomètre fut placé dans une chambre souterraine bétonnée de trois mètres sur trois qui existe toujours. A l'aide de quatre antennes de surface, positionnées en croix et allant du nord au sud et d'ouest en est, on cherchait la direction de l'origine du message. En collaboration avec les autres stations (Nebenstellen), on pouvait déterminer la position des navires et suivre leurs mouvements. L'écoute des





Après le bombardement. Remarquez les restes du mât d'antenne.

messages radio se faisait au moyen d'appareils de réception de fabrication américaine et de trois antennes érigées sur la pelouse devant le château. De jour comme de nuit, une vingtaine de personnes, hommes et femmes, étaient à l'écoute et notaient les relèvements pendant leur quart de huit heures. Chaque équipe comptait du personnel de traduction et de décodage.

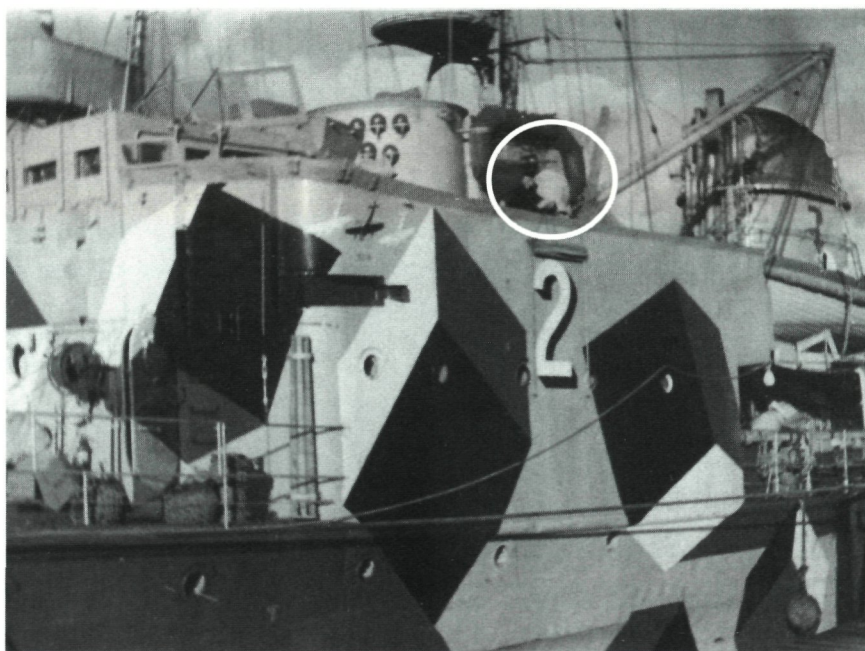
Pour le déchiffrement des messages codés, le service de renseignements de la Marine allemande avait une avance sur ses rivaux anglais grâce aux excellentes recherches du futur Capitaine de vaisseau Heinz Bonatz. De 1934 à 1939 il analysa le trafic radio britannique et réussit à en découvrir la structure. Au début des hostilités, les Allemands utilisaient ces connaissances acquises pendant le processus de déchiffrement. En décodant et en extrapolant certaines informations qui étaient reprises dans chaque message, tels le nom du navire, son cap, sa vitesse et celle du vent, on pouvait parfois lire le message entier. Le casse-tête commençait le matin avant six heures lorsque les navires météo anglais transmettaient leur message journalier selon un modèle fixe. Le début de chaque message contenait un groupe de lettres comme loxo, loxod et loxon, qui indiquait la clé de codage. Toutes les 24 heures, on chan-

geait de clé. Le nom codé d'un navire anglais était valable pendant un mois et se composait d'un chiffre suivi de deux ou trois lettres indiquant le type de navire.

Les marins de Ter Linden exécutaient également des missions en mer. Pendant l'opération "Cerberus", le transfert réussi des navires allemands Scharnhorst, Gneisenau et Prinz Eugen de Brest vers l'Allemagne en est un exemple. A bord des unités navales allemandes qui opé-

raient le plus souvent de nuit entre Hoek van Holland et Le Havre, ils écoutaient les fréquences ennemies. Ils tentaient ainsi de fournir au commandant du navire des informations "on-line" concernant la position, le cap, la vitesse, le nombre et les signaux de combats (p.ex. "4U" signifiait "je lance une torpille") des navires ennemis dans son secteur. Trois radiotélégraphistes trouvèrent la mort pendant une mission à bord de torpilleurs. Des baraques sur le domaine du château portèrent leurs noms.

Le 28 mai 1944 à douze heures dix-huit les bombardiers surprenaient Ter Linden pendant le repas de midi dont le menu était le suivant: une boulette de hachis, du chou rouge et une pomme de terre en chemise. Le moment de l'attaque était choisi intentionnellement non seulement afin de toucher le matériel mais également le personnel qualifié et expérimenté. Lors des premières explosions les soldats qui se trouvaient à table sortirent de leurs baraques pendant que les extincteurs explosaient sur place et répandaient de la mousse partout. Ils se cachèrent quelques mètres plus loin dans des abris en béton résistant aux bombes, contrairement aux baraques en bois dont il



Cherbourg, mars 1943. Une mission à bord du torpilleur T2.



ne restait plus qu'une ruine fumante après le second bombardement. Le marin Hans fêtait ce jour-là son vingt-sixième anniversaire. Il n'atteindra pas les abris. Une fille brugeoise âgée de vingt et un ans, Betti, réquisitionnée comme serveuse en cuisine, perdit conscience et fut emportée dans un abri par des Allemands. Elle rejoindra Sint-Michiels six mois plus tard après avoir été soignée de ses brûlures à l'hôpital. Hans Breuss, le commandant de la première compagnie, était assis derrière son bureau au premier étage du château dans l'aile ajoutée. Une explosion le jeta dehors, bureau compris, mais il surviva.

Du côté allemand on comptait 21 morts et 23 blessés tandis que la population brugeoise déplorait 40 morts et 47 blessés.

L'élimination de Ter Linden faisait partie des préparatifs militaires du débarquement en Normandie, qui aura lieu neuf jours plus tard. Le lendemain du bombardement, bon nombre de marins furent transférés vers la base de réserve, au château

de Groenenberg près de Bruxelles. Ils disposaient là-bas d'une installation similaire à celle de Ter Linden. A cause de l'avance alliée, l'unité fut déplacée plus tard vers Groningen aux Pays-Bas où, en avril 1945, elle participa à la défense de la ville.

Lorsque vous quittez la E40 à la sortie de Bruges, à hauteur du troisième feu rouge sur l'expressweg vous traversez le domaine de l'ancien château Ter Linden, riche de cette histoire maritime. Dans un coin de l'expressparc et dans la Rue Witte Molen se trouvent encore trois constructions en béton. Ces casemates couvertes de buissons, sont les derniers vestiges des défenses de la base navale.

LDV J. Bergez

#### **Correspondance avec des anciens marins de Ter Linden:**

Mr Fastbinder, Mme Sehn, Mr Richter, Mr Schatz, Mr Schindler, Mr Schmutzler.

#### **Archives photo:**

Mr Manertz et Mr Vandekeere

#### **Littérature consultée:**

Bonatz, Heinz, *Seekrieg im Aether*, Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, 1981.

Lohmann, Walter en Hildebrand Hans H, *Die Deutsche Kriegsmarine 1939-45*, Podzun Verlag, 1956.

Vlaeminck, Carlos, *Operatie Ramrod 934*, Historisch Museum Brugge, 1984.

#### **Collaborateurs:**

Mr Alloo, Mr De Bysere, Mme Puype, Mr Vandekeere, Mr Van Maele.



**MULTI n.v.**  
**Scheepsbouwkundig**  
**Studiebureau**

**Engineering . Planning**  
**Budgettering . Berekeningen**  
**Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:  
**Autocad, Microstation, Nupas.**

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse  
Tel. 0032 (0)3 710.58.10  
Fax 0032 (0)3 710 58 11  
E-mail: info@multi.be



# Zeeslag op de Schelde

Zoals bekend beschikte België in de jaren dertig niet meer over een oorlogsmarine. Pas in september 1939 kwam daar verandering in. Onder invloed van de toenemende oorlogsdreiging werd in die maand immers het Marinekorps opgericht. Deze kleine zeemacht is vooral bekend door de in Oostende gebaseerde loodsboten die met beperkte middelen de Belgische territoriale wateren probeerden mijneenvrij te houden. Deze loodsboten behoorden tot het 1<sup>ste</sup> escadrille.

Minder bekend is dat ook in Antwerpen een deel van het Marinekorps gevestigd was: het 3<sup>de</sup> escadrille. Dit was een erg bescheiden eenheid, die slechts 37 manschappen telde, en onder bevel stond van commandant Jacques Delstanche. Ze waren gevestigd in de Falcon-kazerne. Vóór de Duitse inval van 10 mei 1940 beschikte het escadrille slechts over één vaartuig, de uit 1909 stammende **Police de la Rade III**, die op 5 december 1939 door het Bestuur van het Zeewezen aan het Marinekorps werd overgedragen. Het toen 31 jaar oude vaartuig, dat voorheen nog dienst had gedaan bij de dienst voor kust- en stroomverdediging en het *Corps de Torpilleurs et Marins*, bleek echter niet meer te kunnen varen. In de loop van februari 1940 werd het een grondige onderhoudsbeurt gegeven, waarbij de machines werden hersteld. Het vaartuig werd ook uitgerust met twee mitrailleurs. Vanaf eind februari 1940 zette men het in voor trainingsvaarten op de Schelde. Verder beschikte het escadrille nog over één 47mm kanon, vier mitrailleurs en 45 lichte wapens. De



**Brabo**

enige taak van de eenheid was het theoretisch voorbereiden op eventuele vijandelijkheden.

De Duitse invasie van 10 mei 1940 bracht daar verandering in. Het derde escadrille zou actief gaan deelnemen aan de verdediging van de Beneden-Schelde. De organisatie van de verdediging van de Beneden-Schelde was op het moment van de Duitse inval echter nog ver van voltooid. Het zou tot 14 mei duren, vooraleer de andere legeronderdelen met deze taak hun posities hadden ingenomen. Daarom hield het personeel van het Derde Escadrille zich voorlopig bezig met de verdediging van de Falcon-kazerne tegen "*des éléments subversifs*". Hiertoe werden twee van de mitrailleurs opgesteld en wachtposten uitgezet. Intussen werd -als een gevolg van de algemene mobilisatie- het effectief

van het Derde Escadrille gevoelig verhoogd tot vijf officieren, zeven onderofficieren en 73 manschappen.

Op 14 mei kreeg het escadrille het bevel van de commandant van de Beneden-Schelde om zo snel mogelijk een vloot van snelle en bewapende patrouillebootjes bij elkaar te rapen, om de lijn Oudendijck-Doel te bewaken. Onmiddellijk werd gezocht naar geschikte eenheden. Het Bestuur van het Zeewezen leverde de **Brabo** en de **Tolwacht**. Dit waren motorboten die gebouwd waren in respectievelijk 1928 en 1929, en een snelheid konden halen van 15 knopen. Van de onderneming '*Brabo Havenloodsen en bootslieden*' werden de motorsloepen **Brabo II** en **Brabo III** opgeëist. Deze eenheden hadden een waterverplaatsing van ongeveer 7 ton en hadden een topsnelheid van 5 knopen.



Ze dateerden beiden van 1933. Tenslotte werd ook het jacht **Restless**, dat toebehoorde aan een particulier, in gebruik genomen.

Dezelfde dag nog brachten de mariniers wapens, munitie en proviand aan boord. De installatie van mitrailleurs leverde wel problemen op, omdat er op de vaartuijjes geen enkele voorziening was voor een dergelijke installatie. Verder werden ook zandzakjes aan boord genomen, om in de bescherming van de bemanning te voorzien. Het mag benadrukt worden dat het theoretisch mobilisatieplan van Delstanche in de praktijk goed werkte: op minder dan twaalf uur werd de 'vloot' van het Derde Escadrille bij elkaar gezocht en uitgerust!

Rond 18 uur vertrokken de **Tolwacht** en de **Brabo** richting Doel, drie uur later gevolgd door de **Restless**. Luitenant D'Hauwer van het Derde Escadrille was de drie vaartuigen voorafgereisd, om de bevelhebber van de Franse troepen, die zich inmiddels op de linker-Scheldeoever hadden ingegraven, te verwittigen van de komst van het escadrille. De Franse commandant verzekerde hem dat de vaartuigen niet zouden worden beschoten.

Rond 22 uur gaf dezelfde commandant de **Tolwacht** en de **Brabo** het bevel (de **Restless** was nog niet aangekomen) om een patrouillevaart te maken. Wanneer beide vaartuigen een tijdje later opnieuw de haven van Doel wilden binnenvaren werden ze onthaald op hevig mitrailleur- en geweervuur van een eenheid Franse troepen, die nog maar net waren gearriveerd, en niet op de hoogte waren van de aanwezigheid van de Belgische vaartuigen. Gealarmeerd door deze schoten werd van op het Fort Frédéric op de rechteroever een lichtpijl afgeschoten waardoor de Belgische troepen op de rechteroever ook het vuur begonnen te openen, wat de situatie nog verergerde. Gelukkig was dit laatste vuur niet al te intens. Na enkele ogenblikken werd de fout ingezien en het bevel gegeven het vuur te staken. Ondertussen waren beide vaartuigen ech-

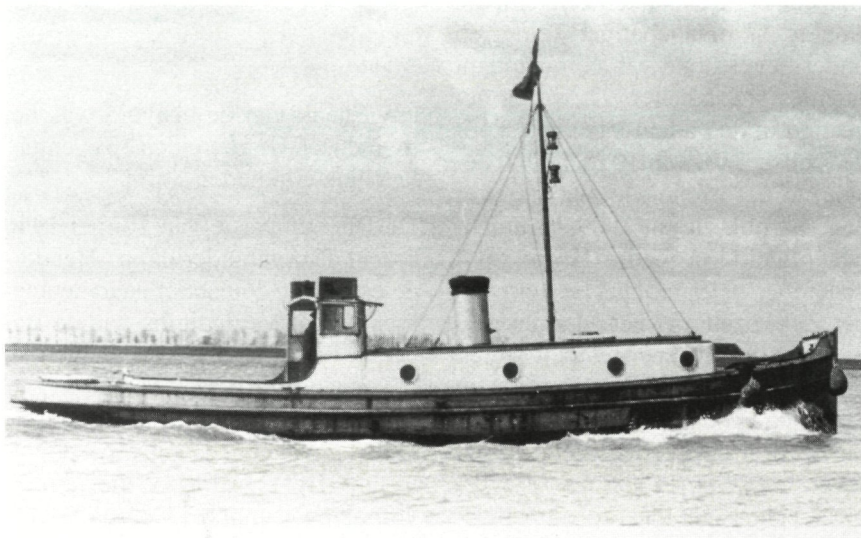
ter al zwaar beschadigd. De bemanning van de **Brabo** slaagde er nog in om, door de machines te forceren, de haven van Doel te bereiken. De minder fortuinlijke **Tolwacht** liep echter op tweehonderd meter stroomafwaarts van Doel aan de grond.

Door de aanwezigheid van zandzakjes aan boord van de vaartuigen was het aantal menselijke slachtoffers bij dit incident beperkt gebleven. Enkel de matrozen Boriale en Grijsperdt van de **Brabo** werden gewond. Ze werden zo snel mogelijk overgebracht naar het Antwerpse St-Elisabeth ziekenhuis.

Ook de **Restless** had geen geluk. Door de duisternis en door de snelheid van het jacht, voer de schipper, zonder er zich van bewust te zijn, de haven van Doel voorbij en strandde op de zandbank van Saeftinge. Het jacht werd daar onder vuur genomen door een Duits antitankkanon. Bij hoog water kon het weer loskomen en probeerde het Doel te bereiken, waar het gebombardeerd werd door vliegtuigen. De informatie over de aanwezigheid van Duitsers op de

langs de Belgisch-Nederlandse grens stop te zetten, en terug te trekken naar Antwerpen. De **Brabo** en de **Tolwacht** slaagden erin om op eigen kracht de Scheldestad te bereiken. De **Restless**, die een aantal averijen had opgelopen, bleef voorlopig in Doel, en zou nadien naar Antwerpen gesleept worden. In afwachting van de herstelling van deze eenheid, werd hij vervangen door een ander jacht, de **La Prairie**.

Op 15 mei kreeg het Derde Escadrille een nieuwe opdracht. Omdat de Duitse Wehrmacht Antwerpen naderde, moest het instaan voor vernielingswerken aan de Antwerpse rede. Alle vaartuigen en al het bruikbaar havenmaterieel moest ofwel onklaar gemaakt worden ofwel geëvacueerd worden, zodat het niet in Duitse handen kon vallen, en zodat een eventuele Duitse overtocht over de Schelde gehinderd zou worden. Ook werd aan boord van een aantal pleziervaartuigen van de Antwerpse rederij Flandria een bemanning geplaatst van burgers en mariniers, om de overzetveren van Hemiksem en Burcht bij te staan.



**Brabo II**

rechter-Scheldeoever ter hoogte van Zuid-Beveland werd overgemaakt aan de Franse bevelhebber.

Omwille van het beperkte succes en de slachtoffers kreeg het Derde Escadrille het bevel om de patrouilles

Voor de evacuatie van materiaal van de rechter- naar de linkeroever werden door het havenbestuur vijf spitzen en vijf sleepboten ter beschikking gesteld. Heel de uitrusting van het Marinekorps werd eveneens naar de linkeroever overgebracht. Enkel



de commandopost bleef, om de verbindingsproblemen niet te verergeren, in de Falcon kazerne.

Op 17 mei kwamen de vernielings- en evacuatiwerken in de Antwerpse haven pas goed van de grond. De **Police de la Rade III** evacueerde eerst nog twee Flandria pleziervaartuigen die zich aan de aanlegsteigers van St-Anneke en het Noordkasteel bevonden, om nadien deze aanlegsteigers onklaar te kunnen maken. Daarna evacueerde het vaartuig al het bruikbaar materiaal van het Loodswezen. In de namiddag bracht de **Police de la Rade III** vernielingsploegen rond onder leiding van 1<sup>ste</sup> meester Celis, die de motoren van de havenvaartuigen **Amstel**, **Stad Amsterdam**, **Purфина I**, **Catherine II** en **Watergeus** saboteerden. Ook de Flandria-plezierboten 6, 12 en 13 en het overzetveer **Durme** werden onklaar gemaakt. De **Restless**, die ondertussen hersteld was, kreeg de opdracht om de stoom bij alle schepen af te laten, zodat het langer zou duren om ze te kunnen opstarten. Daarna ging men over tot het saboteren van alle pleziervaartuigen in de jachthaven, een werk dat tot middernacht duurde.

Hoofdzakelijk onder leiding van personeel van het Marinekorps werden de overzetveren te St-Anneke,

Burcht, Hemiksem en aan de Kruisschans versterkt of vervangen door onder andere de Flandria-boten 2,3 en 10, de stadssleepboot 25 en de sleepboten **Namur** en **Oostende**.

In de ochtend van 18 mei kreeg het Derde Escadrille het bevel om terug te trekken naar de kust via de binnenwateren. Er werd zoveel mogelijk materiaal aan boord van de patrouillevaartuigjes genomen. De **Police de la Rade III**, die door een te grote diepgang en een te hoge opbouw de doortocht langs de kanalen niet zou kunnen maken, werd leeggeplunderd en gesaboteerd.

Het escadrille vertrok via de Schelde stroomopwaarts richting Temse, waar kapitein-commandant Delstanche – die over land reisde om de doortocht te organiseren – het opwachtte. Ter hoogte van Hemiksem werden de vaartuigen beschoten door een aantal Belgische wachtposten, die dachten dat het om Duitsers ging. Gelukkig vielen er hierbij geen slachtoffers. In Temse aangekomen ontving men het bericht dat het Duitse leger Willebroek al bereikt had. Om niet de pas afgesneden te worden, vertrok het escadrille onmiddellijk richting Gent. Na een aantal problemen aan de sluis van Gentbrugge ging de tocht verder, via het kanaal Gent-Brugge en het kanaal Brugge-Oost-

ende, richting kust. Aan de spoorwegbrug van Steenbrugge werd een laatste hindernis ondervonden. De stationschef weigerde er de brug te openen, omdat hij het bevel had gekregen om Franse militaire treinen de absolute prioriteit te verlenen. Delstanche, die van kolonel De Pauw van de Base Maritime de volmacht had gekregen om desnoods met geweld de brug te laten openen, kon de stationschef uiteindelijk overtuigen. De 19<sup>de</sup> mei, om acht uur 's avonds, bereikte het escadrille de haven van Oostende. Majoor Decarpentrie gaf aan het personeel van het Derde Escadrille onmiddellijk het bevel om de riviervaartuigen achter te laten, en met hun uitrusting en wapens de verschillende boten van het Eerste en Tweede Escadrille te vervoegen. Hierdoor hield het Derde Escadrille feitelijk op te bestaan.

De riviervaartuigen van het escadrille werden enkele dagen later door een Franse militaire missie tot zinken gebracht in het kanaal Brugge-Oostende.

*J. Van Raemdonck*





# UN BATIMENT BELGE DANS L'EFFERVESCENCE DE MAI ET JUIN 1940

**A** maintes reprises l'occasion nous a été offerte d'évoquer dans Neptunus les aventures vécues en mai et juin 1940 par notre modeste "Corps de Marine". Commandé par le major d'artillerie devenu capitaine de corvette Decarpenterie, il fut mis à rude épreuve au cours de la tourmente subie par les marines alliées. La pagaille régnait sur la Manche aux grandes heures de l'évacuation des forces amies sur lesquelles se refermait l'étau allemand. La coupure Sedan-Abbeville, réussie par les blindés du général Guderian, isolait les divisions belges et britanniques du gros des forces françaises, alors que la 1<sup>ère</sup> armée du général Blanchard était également prise dans la nasse.

Ce général avait supplié le corps expéditionnaire du général Lord Gort de surseoir au retrait de ses troupes alors que la bataille était en cours. Le général Pownall, chef d'état-major de Gort, se sachant soutenu par le Grand Quartier Général de Londres et le général Ironside, refusa toute aide. Pour sauver ce qui pouvait l'être, le rembarquement de Dunkerque fut organisé de main de maître alors que le désordre caractérisait beaucoup d'unités en retraite. Sur mer, la Marine de l'amiral Darlan témoigna d'une efficacité exemplaire tandis que l'Amiral Abrial organisait le camp retranché du port Dunkerquois. Il y a lieu de noter qu'aux heures où apparurent les prémices de la défaite alliée, l'amiral Darlan remit à l'amiral Le Luc, chef des forces maritimes françaises, une note confidentielle disant "qu'au cas où les événements militaires conduisent à un armistice comprenant la reddition de la flotte, il n'a pas l'intention d'exécuter cet ordre".

## Un fâcheux différend

**U**n fâcheux différend caractérisa la vaste opération d'évacuation anglo-française, l'amiral anglais Ramsey ayant ordonné la priorité à l'embarquement des troupes britanniques, alors que la Marine de Darlan contribuait au prix de grands sacrifices à la protection des bâtiments faisant la navette entre Dunkerque et les ports anglais.

Il fallut l'intervention personnelle de Winston Churchill pour changer les choses. Après la mise en sécurité d'environ 220.000 Anglais il y eut début juin le sauvetage de 118.000 Français et Polonais qui échappèrent à l'étreinte fatale.

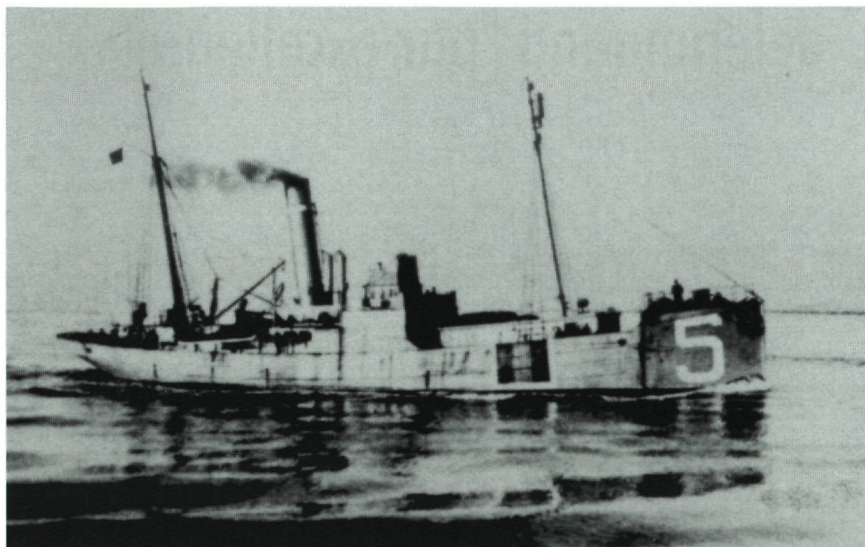
Les petits Belges eurent leur modeste part dans le drame titanesque qui ébranlait les alliés. Le corps de marine avait rallié Dartmouth dès le 26 mai. Le 30, il reçut l'ordre d'appareiller vers Douvres et de participer à l'opération d'évacuation qui reçut le nom de "Dynamo". Une mission périlleuse attendait nos fragiles bâtiments, car la Luftwaffe du reichsmaréchal Goering et la Kriegsmarine de l'amiral Raeder mettaient tout en oeuvre pour entraver la navette France-Angleterre.



Le 1<sup>er</sup> juin un convoi commandé par le Lt. Jean D'Hauwer du patrouilleur A5 et comprenant des chalutiers de Zeebrugge et de Heyst se mit en route pour la phase ultime des rembarquements menés à bien après l'intervention de Churchill. Accostés à la jetée est, l'A 5 et le Z 25 embarquèrent 234 rescapés: 90 officiers et soldats français, alors qu'un bombardement intense sévissait. Le second maître J. Hermie fut grièvement blessé ainsi que des militaires accueillis à bord.

Le cap fut alors mis sur Ramsgate (où le sous-officier belge subit l'amputation du bras droit).





Le A5 prit en remorque le patrouilleur français P55 qui se trouvait désespéré.

### Une navigation difficile

**L**a navigation était difficile dans l'encombrement des navires, la multiplication des épaves et l'étroitesse de la passe navigable.

Dans la suite le patrouilleur belge prit encore en remorque des remorqueurs incapables de poursuivre leur route.

Le 11 juin le port de Dieppe est conquis par l'ennemi et le 12 Paris est abandonné alors que la menace d'encerclement des troupes de la ligne Maginot se précise. Le 13 le gouvernement français se réfugie à Bordeaux. La flottille belge est alors dirigée vers l'estuaire de la Gironde et le port pétrolier du Verdon en aval de l'importante ville de Bordeaux, car le 14 Le Havre et Caen sont tombés. La foudroyante avance allemande oblige bientôt les Français à quitter Bordeaux pour Vichy. Depuis longtemps les Allemands sont entrés à Dunkerque tandis que les blindés

du général Rommel franchissent la Somme. Dès le 6 juin le président Reynaud évoque la possibilité de créer un réduit breton qui servira de tête de pont le jour où les Britanniques arriveront en force pour reconquérir le terrain perdu. Alors que l'Oise a été franchie le 9 juin par l'envahisseur un surcroît de malheur frappe la France: l'Italie déclare la guerre le 10 juin à une France exsangue.

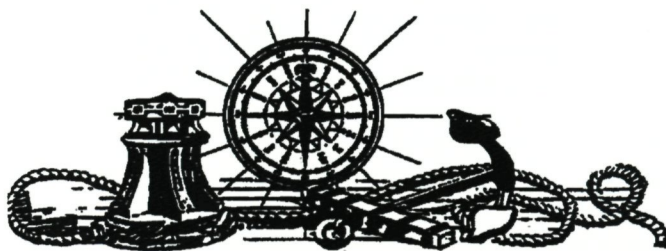
### La demande d'armistice

**L**e 16 juin la Wehrmacht a franchi la Loire. Le maréchal Pétain qui a succédé à Paul Reynaud, fait demander les conditions d'un cessez-le-feu à l'intervention de l'Ambassadeur d'Espagne. En attendant, le 17, toutes les villes de plus de 20.000 habitants sont déclarées villes ouvertes. Cette mesure politique provoque l'effondrement de la résistance. Tous les ports de l'Atlantique deviennent inhospitaliers à nos navires.

Le 25 juin le corps de marine a abandonné St. Jean de Luz pour être interné à Bilbao.

Il fallut attendre le 20 novembre 1945 pour que le vice-amiral Lemonnier, chef d'état-major de la Marine cite à l'ordre du jour de la division le Lt. Jean D'Hauwer, commandant d'un groupe de patrouilleurs belges pour avoir apporté "une aide précieuse à la Marine française lors des événements de juin 1940 assurant en particulier le remorquage du P55 jusqu'à Verdon". Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec étoile d'argent. Le 18 juin à hauteur de Belle Ile, face à Quiberon, l'A5 a pris en remorque le patrouilleur français P55 qui se trouvait désespéré. Tâche délicate, le P55 étant beaucoup plus grand que l'A5 et la mer mauvaise, des bittes d'amarrage de tribord furent arrachées tandis que le violent tangage entravait la navigation soumise aux attaques aériennes de l'ennemi. Quant au sous-officier J. Hermie, invalide de guerre amputé du bras droit, par arrêté du Régent et sur proposition du major de Decarpentrie, il se vit attribuer la croix de guerre belge avec palme et la croix de chevalier de l'ordre de Léopold.

*Illustrations: collection J.C. Vanbostal  
Texte: P. Eygenraam*





# MEI 2000 - NAVO's oefenmaand "par excellence"

**M**ei was blijkbaar de maand bij uitstek voor het organiseren van de grootste maritieme NAVO oefeningen in dit Millenniumjaar. Drie NAVO sub-hoofdkwartieren, SOUTHLAND, AFNORTHWEST en AFSOUTH organiseerden elk een grote maritieme oefening.

Bij 2 van deze oefeningen was onze Marine vertegenwoordigd door mijnbestrijdingsschepen en stafpersoneel. BNS Primula (LTZ Thierry PARIS) en de BNS Stern (LTZ Serge OTS), respectievelijk ingedeeld bij MCMFORNORTH-eskader en de ABNL/MCM Taakgroep, namen deel aan BLUE GAME-00. BNS Crocus (LTZ Serge SUYS), ingedeeld bij het MCMFORMED-eskader, nam op de zuidelijke flank deel aan DAMSEL FAIR-00, onderdeel van DYNAMIC MIX-00.

SOUTHLAND, het vroegere IBERLANT, beet de spits af met LINKED SEAS 2000 (2 - 15 mei)<sup>1</sup>.

Eén week na de aanvang van LS-2000 ging op de noordelijke flank van het NAVO-gebied de oefening BLUE GAME van start. Dit was een gecombineerde MCM/FPB oefening waaraan 63 schepen uit 10 NAVO landen deelnamen tussen 9 en 22 mei (21 MCMV's, 22 FBP's en 18 steunschepen). BLUE GAME is de samsmelting van de oefeningen BOLD GAME (voor FPB's) en BLUE HARRIER (voor MCMV's).

Alhoewel de samenwerking tussen mijnbestrijdingseenheden, snelboten en maritieme luchtmacht centraal stond, lag de meeste nadruk toch op het MCM-gebeuren met het uitvoeren van mijnbestrijdingsoperaties, mijnleg-, evacuatie en "leadthrough" oefeningen.

De belangrijkste objectieven van BG-00 waren het uittesten en evalueren van:

- interoperabiliteit tussen maritieme strijdkrachten in kustgebieden
- samenwerking tussen eenheden met niet-compatibele tactische data systemen
- bescherming en ondersteuning van MW eenheden
- mijnbestrijdingseenheden onder verschillende MCM risico richtlijnen
- specifieke tests voor het valideren van de mijnopruiming
- mijnlegoperaties uitgevoerd door schepen en duikboten
- coördinatie van de offensieve en defensieve luchtmacht, helikopters
- gebruik van oppervlakte/oppervlakte missielen en lucht/oppervlakte missielen
- coördinatie tussen regionale RNCS, AWNIS en MW<sup>2</sup>.

De 1ste fase, de FIT-fase<sup>3</sup>, speelde zich af in de streek tussen Bergen en Kristiansand, de 2<sup>de</sup> fase in het Skagerrak, het Kattegat en de Baltische wateren. De laatste fase, een TACEX, ging door in de regio ten oosten van Rugen tot Kiel. Tijdens deze fase stonden vooral ASW, ASuW, EW en MW operaties op het programma tijdens dewelke de interactie tussen de verschillende eenheden uitgetest werd.

Voor de eerste maal namen 7 cursisten van de EGUERMIN Mine Warfare Staff Officers Course (MW-SOC)-cursus, onder leiding van ILZ Werner Horemans, deel aan een "live exercise".

Deze 8-koppige delegatie werd ingedeeld bij de DISTAFF in het hoofdkwartier van Glucksburg.

Eén dag na het beëindigen van BG-00 startte het AFSOUTH Hoofdkwartier met haar grootste maritieme oefening van 2000, DYNAMIC MIX 2000. Tussen 20 mei en 10 juni verzamelden zich 65 schepen, 290 vliegtuigen en 15.000 manschappen uit 14 NAVO-landen<sup>4</sup> in de Centrale Middellandse Zee.

Deze 4<sup>de</sup> editie van DM-00<sup>5</sup> was voornamelijk gericht op het uittesten en evalueren van procedures en tactieken bij de simultane ontplooiing van strijdkrachten in verschillende regio's van de Zuidelijke flank en dit tijdens crisissen en humanitaire operaties.

<sup>1</sup> Zie NEPTUNUS 43e Jaargang - Nr. 258 - 2000/1 - p.20

<sup>2</sup> RNCS = Regional naval Control of Shipping  
AWNIS = Allied Worldwide Navigation Information System  
MW = Minewarfare

<sup>3</sup> FIT = Force Integration Training

<sup>4</sup> België, Denemarken, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Nederland, Portugal, Spanje, Tsjechië, Turkije en de Verenigde Staten

<sup>5</sup> Vorige edities in 1996, 1997 en 1998



Focus van de oefening richtte zich op het uitvoeren van amfibische landingen en humanitaire operaties ter ondersteuning van een bevolking van een fictief land dat gekenmerkt was door interne economische, financiële en politieke strubbelingen. Een belangrijk onderdeel hierbij was het opzetten en uittesten van centra voor de opvang van vluchtelingen.

De NAVO Staf had hiervoor 3 locaties uitgekozen waar de strijdkrachten dit scenario te verwerken kregen. Zo was er het ontladen van de "Maritime Prepositioning" schepen in de haven van Thessaloniki, amfibische landingen, met de ondersteuning van maritieme en luchtsrijdkrachten ter hoogte van Kaap Teulada (Sardinië) en in Kyparissia (Griekenland) en humanitaire operaties in Persano (Italië) en in Corlu (Turkije). STANAVFORMED was, als onderdeel van een grotere Taakgroep, belast met het uitvoeren van maritieme interdictie-operaties in de centraal Ionische Zee en met de bescherming van de eenheden van de amfibische landingsgroep die ter hoogte van Kyparissia een amfibische landing uitvoerden. Van haar kant voerde MCMFORMED mijnenbestrijdingsoperaties uit ter ondersteuning van een amfibische landing op de kusten van Kaap Teulada.

DYNAMIC MIX-00 werd gekenmerkt door enkele nieuwe elementen:

- de eerste maal dat Tsjechië en Hongarije deelnemen als volwaardige NAVO-partners
- deelname van het nieuwe NAVO Joint HQ South Centre in Larissa, Griekenland
- deelname van het Combined Air Operations Centre
- COMNAVSTRIKFORSOUTH als bevelhebber van de regionale reactie strijdkracht
- de ontplooiing van Turkse strijdkrachten op Griekse bodem, de 1<sup>ste</sup> maal sinds tientallen jaren.
- inzet van US Marine Expeditionary Forces en Duitse SAM's van de 1<sup>ste</sup> Wing Luchtverdedigingseenheid.

G.A.H. Toremans

## DEELNEMERS DYNAMIC MIX - 00

### STANAVFORMED

TCG ORUCREIS (vlaggenschip),  
HMS MONTROSE,  
SPS CANARIAS,  
HNLMS TJERK HIDDES  
ITS LIBECCIO,  
USS KAUFFMAN,  
HS THEMISTOCLES

### MCMFORMED

HS ALIAKMON (vlaggenschip),  
ITS ALGHERO,  
TCG ERDEK,  
HS EVNIKI,  
FGS BAD RAPPENAU  
BNS CROCUS,  
HNLMS SCHEVENINGEN

### GRIEKENLAND

HS EPIRUS,  
HS ADRIAS,  
HS KAVALOUDIS,  
HS LASKOS,  
HS SALAMIS,  
HS ELLI,  
HS DAFNI,  
HS STARAKIS,  
HS MYKONIOS,  
HS KISSA,  
HS GLAFKOS,  
HS PONTOS,  
HS KHIOS,  
HS SAMOS

### ITALIE

ITS GARIBALDI,  
ITS VESUVIO,  
ITS ARDITO,  
ITS ARTIGLIERE,  
ITS ALPINO,  
ITS VIESTE,

ITS TERMOLI,  
ITS GORGONA,  
ITS DI COSSATO,  
ITS SAN MARCO,  
ITS ESPERO

### SPANJE

SPS ANDALUCIA,  
SPS VENCEDORA,  
SPS PIZARRO

### TURKIJE

TCG ZAFER,  
TCG GAZIENTEP,  
TCG AKAR,  
TCG TAYFUN,  
TCG POYRAZ,  
TCG ERDEMLI,  
TCG SALDIRAY,  
TCG DOGANAY,  
TCG SARUCABEY,  
FFG ORUCREIS

### VERENIGD KONINKRIJK

HMS OCEAN,  
HMS SIR BEDIVERE,  
HMS SIR TRISTAM,  
HMS CHATAM,  
RFA FORT AUSTIN

### USA

USS MAHAN,  
USS ANZIO,  
USS HARTFORD,  
USS WASP,  
USS DALLAS,  
USS TRENTON,  
USS OAKHILL

Maritieme Patrouille Vliegtuigen (MPA's) uit Italië, US, Duitsland, Frankrijk, Griekenland en Spanje vlogen hun missies vanuit hun bases in Sigonella, Dalaman, Elmas en Elefsis.





## DEELNEMERS BLUE GAME 2000

### MCMFORNORTH

HNLMS HELLEVOETSLUIS  
BNS PRIMULA  
FGS WEILHEIM  
HDMS CROMER  
FGS MOSEL

### ABNL

HNLMS MIDDELBURG  
HNLMS HAARLEM  
HNLMS URK  
RNLNA ARGUS  
BNS STERN

### CANADA

CDT EMBARKED IN BNS STERN

### DENMARK

HDMS MOEEN  
HDMS GLENTEN  
HDMS SKADEN  
HDMS SEHESTED  
HDMS RAVNEN  
HDMS RODSTEEN  
HDMS SKINFAXE  
HDMS FYEN  
HDMS SVAERDFISKEN  
HDMS SLEIPNER  
HDMS GUNNAR SEIDENFADEN  
DA EOD CTR TEAM  
DA LYNX  
DA HAWK SAM SQN 544  
DA HAWK SAM SQN 532

### FRANCE

FS CASSIOPEE  
FS PEGASE

### GERMANY

FGS DONAU  
FGS S61 ALBATROS  
FGS S62 FALKE  
FGS S63 GEIER  
FGS S65 SPERBER  
FGS S76 FRETTCHEN  
FGS S77 DACHS  
FGS S78 OZELOT  
FGS S80 HYAENE  
FGS FREIBURG  
FGS WESTENSEE  
FGS WERRA  
FGS HOMBURG  
FGS KULMBACH  
FGS FRAUENLOB  
FGS LORELEY  
FGS MÜHLHAUSEN  
FGS SCHLEI  
FGS FLUNDER  
FGS ZANDER  
FGS STOLLERGRUND  
FGS SPIEKEROOG  
FGS U 23 (2DAYS)  
GE EOD CONTROL TEAM  
MK 41 SEA KING  
SEAL TEAM  
ROLAND BATTERY

### NORWAY

HNOMS GRIBB  
HNOMS LOM  
HNOMS ERLE  
HNOMS HAUKE  
HNOMS GEIR  
HNOMS RAVN  
HNOMS FALK  
HNOMS SKJOLD  
HNOMS VALKYREN  
HNOMS KARMOEY  
HNOMS VIDAR  
EOD CTR TEAM

### POLAND

ORP GOPLO  
ORP MAMRY  
ORP MEWA

### UNITED KINGDOM

SQUAD 815  
SQUAD 815 OEU  
700 MERLIN SQUAD  
206 & 847 SQUAD

### UNITED STATES

EODMU 3, 8 & 12



# Le carnaval vénitien (suite et fin)

Le 26 novembre 1899, le Club<sup>1</sup> fête les 25 années de présidence d'Antoine Marlaire. Co-fondateur, en 1862, du cercle avec Félicien Rops, Marlaire avait assuré la continuité et la relève à la barre du Club lorsque Rops était parti s'établir à Paris. Comme Rops, Marlaire était tenant de l'esprit des "Nauticmen" namurois qui adhéraient aux conceptions de John Ruskin en matière de fêtes nocturnes.

Edmond Haux, secrétaire et ami de Marlaire, prononce le discours officiel dans lequel il met en évidence "les mérites de sportif pratiquant et performant et de dirigeant convaincu et inspiré, tant à Namur qu'au niveau fédéral, du héros du jour. Il met particulièrement en exergue les nombreuses fêtes vénitiennes organisées par le Club sous la présidence d'Antoine Marlaire, notamment cette splendide fête de 1880 qui a laissé un souvenir impérissable chez tous les Namurois ainsi que celles de ces dernières années, à savoir 1897, 1898 et 1899".

Dans ses remerciements, à son tour, Antoine Marlaire rappelle "les fêtes vénitiennes, à l'exécution desquelles notre beau fleuve prête son cadre merveilleux".

En 1905, le R.C.N.S.M. organise à Profondeville la deuxième fête nautique dénommée "Critérium nautique de la Meuse". Dans le cadre de nos propos, on note: "le soir, une fête vénitienne met une note finale sur la manifestation". Cette fête est organisée avec le soutien des sociétés qui ont participé aux régates, à savoir, le R.S.N. (Royal Sport Nautique) de Liège, l'U.N. (Union Nautique) de Liège, le C.N. (Cercle Nautique) de Dinant et l'organisateur le R.C.N.S.M. de Namur.

Le 3 septembre 1905, pour le 75ème anniversaire de l'Indépendance belge, des festivités officielles sont organisées dans tous les chefs-lieux des provinces. A Namur, la rivalité politique qui oppose les catholiques qui viennent d'accéder au pouvoir aux libéraux critiques dans l'opposition impose la réussite de la fête et partant, l'octroi d'un subside communal au R.C.N.S.M. spécialiste du genre et incontournable, qui est chargé d'organiser "la fête vénitienne" de circonstance. Il faut montrer que Namur peut retenir les touristes sur les rives de son beau fleuve. Ce sera une belle réussite, cinquante-quatre bateaux, brillants de mille feux, défilent majestueusement entre le pont de Jambes et celui du chemin de fer du Luxembourg.

Le lundi 30 juillet 1906 a lieu l'inauguration de la passerelle de la Sambre, après la partie officielle, on note en fin de journée, l'illumination de la passerelle et des maisons riveraines de la Sambre; une Sambre qui sera sillonnée par des embarcations illuminées pendant la soirée.

Au programme des fêtes de la ville de Namur pour 1913, figure pour le dimanche 24 août, une fête vénitienne organisée par le cercle "La Planche attraction". Un substantiel subside était prévu. Rien ne permet de rapporter l'importance de la fête, ou même, si elle a bien eu lieu...

Afin de célébrer le centième anniversaire de la Belgique lors de la visite du roi Albert I et de la Reine Elisabeth à Namur, le 10 août 1930, on opte pour une fête plus conventionnelle. Le succès du fameux défilé vénitien de 1880 est resté dans les mémoires. On organise malgré tout, le 07 septembre, une fête de nuit sur la Meuse avec un concours de barques lumineuses.

Ni dans la presse, ni dans la tradition orale, cette manifestation n'a laissé un souvenir marquant. Les membres du Club y participent dans la morosité et le R.C.N.S.M. n'y joue aucun rôle opératif. "Sic transit Nautica Gloria".

Mentionnons, en 1980 pour le 150ème anniversaire du pays, une manifestation nautique d'exception. Les péniches symbolisant les neuf provinces et les pays de la communauté européenne effectuent un périple "Escaut-Meuse". L'escale namuroise est programmée pour les 5 et 6 juillet. Survient une inondation, imprévisible en juillet dont l'ampleur est catastrophique pour la vallée. Aux Grands Malades, les importants travaux de réalisation du barrage - écluse que nous connaissons, sont bouleversés. Les batardeaux sont submergés et les pales-planches arrachées des contrebutages. Il faudra une accalmie et l'improvisation d'exceptionnelles manœuvres des écluses en amont, tant de "Sambre que de Meuse", pour permettre le passage de la flottille. Selon une idée ayant constitué l'argument d'un ballet de Béjart, Strebelle a conçu un grand cheval de bois, le légendaire Bayard, dont la subtile mécanique suggère la fougue et la majesté du fier coursier qui surgit de l'avant de la péniche Namur. Lors des essais du vendredi 4, la rupture d'un puissant ressort met la mécanique hors service et relègue Bayard à fond de cale. Une nuit de travail est nécessaire pour remettre le destrier sur pattes. Il pourra jouer son premier rôle dans le "son et lumière" conçu par Robert Dulieu. Hélas, tombe la nouvelle du décès du Gouverneur Pierre Falize. Il était entré en fonction le 31 juillet 1977, succédant à René Close, décédé le 19



janvier 1977. Il avait lancé le programme des fêtes namuroises du 150ème anniversaire du Pays. La visite du Roi Baudouin à Namur est annulée. Ce troisième coup du sort a définitivement raison de la fête.

Les prestigieux défilés nautiques de jadis sont évoqués à l'occasion de publications et conférences traitant de l'étonnante et riche histoire des sports nautiques en haute Meuse et particulièrement du R.C.N.S.M. qui, en 1962, célèbre le 100ème anniversaire de sa fondation par Félicien Rops. Lors des conversations de circonstance, des projets nostalgiques et diffus sont élaborés à maintes reprises.

Lors de leurs camps nautiques, les Sea Scouts fêtent le 21 juillet. Particulièrement lorsqu'ils séjournent dans le splendide site de Waulsort, ils sont amenés à naviguer de nuit aux flambeaux et à illuminer leurs embarcations. Ils prennent conscience des dangers des flammes nues pour les vêtements, les voiles, les

caillebotis et les coques en bois. Les lampes à pétrole qui se renversent sont particulièrement perfides. Ces expériences permettent de constater combien il est laborieux d'obtenir un éclairage satisfaisant et plaisant des bateaux.

Les fêtes vénitiennes tiennent une place incontestablement brillante dans les traditions namuroises. Elles sont empreintes d'un charme désuet tenant de la douceur mosane chère à François Bovesse. Nous disposons de belles et chaleureuses relations des fêtes nautiques de nuit mais les archives ne nous livrent aucune note technique exploitable. Quand vint à terme le projet de restaurer les défilés vénitiens, à l'instar de ceux de jadis, il fallut tout réapprendre de l'armement de circonstance des embarcations, repenser et réinventer les procédés et moyens techniques d'éclairage. L'espérance de procéder à l'ancienne fut vite dépassée car il était impossible de retrouver les matériels tels qu'utilisés par les anciens.

Le 11 janvier 1987, à 11 heures, lors de la traditionnelle réception apéritive de nouvel an donnée par le R.C.N.S.M. en son "Clubhouse" de Wépion, une chaleureuse conversation entre Jacques Demeffe, Jean-Paul Halleux et moi-même conclut de l'opportunité de restaurer les défilés vénitiens.

Le 27 janvier, au cours d'un caucus avec Jacques Demeffe, Président du Comité des fêtes Wépionnaises, l'organisation d'une fête nautique nocturne est programmée pour les 4 et 5 juillet. J'entreprends de réunir une documentation technique permettant d'armer spécifiquement les bateaux et de les illuminer. Qu'un défilé vénitien nécessite certaines dépenses fut l'objet d'un soupçonnet étonnement et pas le moindre crédit ne fut affecté. La fête wépionnaise de juillet 1987 restera un projet.

Les fêtes vénitiennes font partie intégrante des traditions festives namuroises. Elles sont empreintes d'un charme désuet tenant de la douceur

Défilés à l'état de projet 1980 1986 1987	Bateaux	Equipiers	Collaborateurs	Vedette Libération à Jambes du - au	
Défilés réalisés					
2 juillet 1994	8	27	12	01-05/7	Meuse en fête Sea Scouts
8 juillet 1995	10	30	4	05-08/7	Meuse en fête Sea Scouts + Aquanam
6 juillet 1996	13	53	4	04-08/7	Mosanam + Croisière musicale + Exposition de la Marine
21 juin 1997	19	61	6	19-24/6	Asbl Phénix + Sambre et Meuse + Invités Aquanam
13 juin 1998	21	60	5	10-16/6	Asbl Phénix Sambre et Meuse + Invités Aquanam
19 juin 1999	15	58	4	18-20/6	Asbl Phénix Sambre et Meuse + Invités Aquanam
en 6 ans Participation globale	86	289	35		



mosane. Les défilés actuels sont développés selon une tendance "revival". Les trois premières rééditions furent organisées en complément de fin de journées de manifestations de prestige institutionnellement promotionnées. Le 1er défilé vénitien rénové est produit le 2 juillet 1994. Les 2 et 3 juillet l'office du tourisme et l'échevinat des fêtes organisent une vaste manifestation qui se déroule au confluent à Wépion. Au programme très copieux figurent: shows nautiques, danse, folklore, B.D. et brocante. Dans le cadre de ces manifestations le samedi 2 juillet, en l'église St-Pierre de La Plante un concert Vivaldien est donné par l'ensemble "Résonnance" sous la direction de Cécile Broche.

Le programme est opportunément vénitien: concerto en sol majeur "alla rustica" A. Vivaldi, concerto pour flûte "le chardonneret op 10 n°3" A. Vivaldi, concerto pour violon en la mineur op 3 n°6 A. Vivaldi, et symphonie à quatre T. Albinoni. Faisant référence aux projets antérieurs, l'Echevin Guy Carpiaux propose aux sea-scouts d'inviter les autres sociétés d'Aquanam à produire un défilé vénitien à l'issue du concert. Le moment était venu de passer à la réalisation du projet maintes fois évoqué. Différents facteurs rendaient aléatoire la restauration actuelle des défilés vénitiens.

Les premiers jours de juillet 1994 connaissent un ensoleillement et des températures reconnues statistiquement exceptionnelles (+ de 30 °). Les bougies et la cire de fixation au fond des bocaux luminaires passent à l'état liquide. La canicule met en péril le déroulement du 1er défilé vénitien restauré. Par paniers entiers, les lampions avec leur bougie font un séjour dans les congélateurs, tandis que d'autres luminaires sont plongés dans des bassins d'eau rafraîchie. Ce sera en catastrophe, une fois la cire figée à nouveau et après le coucher du soleil que les bateaux seront équipés.

La généralisation et l'intensification de l'éclairage public, particulièrement dans le cas des voiries des rives de Meuse, produisent un halo sur la brume du ciel et un arrière-plan lumineux. Ils ne permettent plus de discerner les lampions des embarcations. Cet inconvénient majeur est éludé par le choix du site de l'île Vast'y frotte dont la providentielle configuration et la belle végétation fournissent un décor sombre de belle esthétique. Les recommandations aux participants découlent de ces considérations.

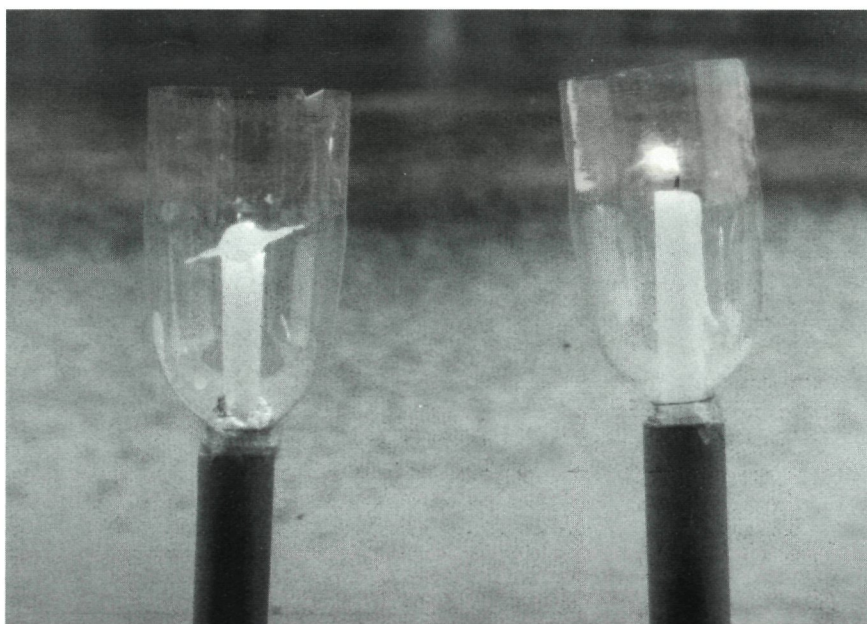
Autre opportunité, le bras de la rive droite constitue la coulisse de la fête. C'est le lieu de rassemblement de la flottille tant des embarcations réu-

nies à la base des Sea-Scouts que des participants venant de l'amont R.C.N.S.M. Cercle de Voile de Dave. Il permet aux bateaux de débouquer successivement au niveau de la pointe amont de l'île. Ils défilent ensuite lentement, à la descente, sur le plan d'eau plantois. En aval de l'île sur la rive jamboise les pontons et embarcadères de la base des Sea-Scouts et la péniche "Fély" offrent un lieu de ralliement nautique apprécié sur les plans technique, logistique et convivial.

Le souvenir des défilés vénitiens d'antan s'était effacé de la mémoire des plaisanciers actuels. Ignorant les contingences d'une participation à un défilé vénitien, lorsqu'ils sont sollicités, ils se cantonnent dans une prudence expectative.

Que ce soit dans les archives, particulièrement celles du R.C.N.S.M. ou dans la presse, on ne retrouve aucun élément technique permettant de reconstituer les moyens d'éclairage des embarcations et encore moins le procédé d'allumage des lampions. On reste admiratif devant les réalisations de jadis. Elles mettaient en oeuvre des milliers de lampions, allumés dans un délai réduit. Comment faisaient les anciens? On l'ignore. Force fut de tout réinventer.

En ce qui concerne les luminaires, après de nombreux essais, il est apparu avec bonheur que le hasard faisait bien les choses. Ce qui convenait le mieux est un bocal trièdre spécifique des confitures Materne. Sollicitée par l'entremise de notre ami plantois Antonin Joveneau, l'organisation a reçu 400 pots Materne qui ont été spécialement appareillés et dotés de bougies. Une autre technique d'éclairage mise au point au cours des diverses éditions fut l'utilisation de guirlandes de Noël alimentées par des batteries de récupération qu'il faut faire durer pendant tout le défilé... Pour le problème d'allumage des bougies, au fond des bocaux et luminaires, la moins mauvaise des solutions a été d'utiliser le rat-de-cave bien connu des acolytes d'antan.



Les lampions ou comment réussissait-on jadis à en allumer des milliers en un temps minimum

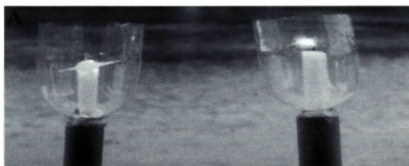




Des pots de confiture utilisés comme luminaires. Il fallait y penser!

## Dispositions actuelles

Les bateaux sont placés sous la responsabilité des propriétaires et des sociétés respectives. Le port des gilets de sécurité est prescrit. En effet, la nuit plus que jamais, cela n'arrive pas qu'aux autres. Les membres de toutes les sociétés doivent être des exemples. Les cris et interpellations ne sont pas de mise. Il est superflu de répondre aux quolibets d'où qu'ils viennent. La discrétion des moteurs est demandée. Pour préserver batteries et luminaires,



il est recommandé de ne procéder à l'allumage complet qu'au départ proprement dit. Les lampes torches ou autres sont destinées essentiellement à éclairer les bateaux, éventuellement leurs voiles, et non à éblouir les autres participants. Le but est de montrer des éclairages et non de se montrer. Le départ et le dispatching des embarcations sont faits au porte-voix. Les bateaux évoluent lentement en ligne de file (queue leu leu) en maintenant une distance constante de 15 mètres. Les plus petites embarcations sont invitées à défilé en premier, la vedette



P902 de la Marine ferme le défilé. Il n'est pas opportun de faire défilé la flottille illuminée le long de la berge plantoise mais bien vers la rive de l'île Vas t'y Frotte. En effet dans la situation A, qu'il ne faut pas retenir, le haut du bateau se découpe sur le ciel plus clair.

Dans le cas B, conduite à adopter, le bateau qui défile le long de l'île se profile entièrement sur le fond de verdure sombre, décor naturel de qualité. Autre intérêt de cette solu-

tion, les luminaires se reflètent dans l'avant-plan d'eau, ce qui double l'effet spectaculaire.

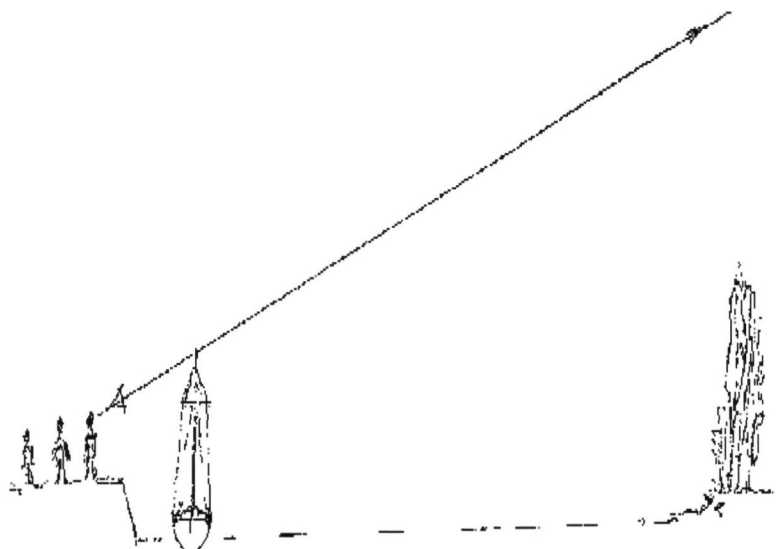
Les patrons des embarcations doivent veiller aux atterrissages, racines et branches basses.

La mauvaise perception et le mépris de ces dispositions cependant inspirées par des impératifs objectifs, seront la cause de l'incompréhension officielle en 1996.

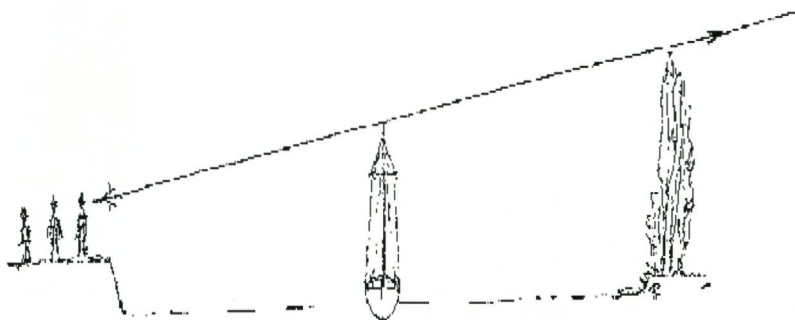
## Adaptation du matériel

Mât de circonstance, pour les canots et chaloupes. Ils sont réalisés en perches d'épicéa ou de mélèze. Notons que le poids des bocaux, constituant une seule guirlande, est assez élevé. Plusieurs dizaines de kilos. Les mâts et haubans seront établis en conséquence. Les guirlandes seront réalisées en fil de fer. Quant à la mise en oeuvre de photophores, bocaux, il ne faut pas être pingre. Ils doivent donner l'impression d'une chenille lumineuse faite de flammes mouvantes. Tandis que les bocaux contigus tintinnabulent de plaisante façon.

Il y a lieu de bien raidir les drisses et écoutes pour éviter que les bocaux ne se heurtent au point de se casser. Utiliser uniquement des bougies de chauffe-plats avec coupelle d'aluminium. Elle protège le fond du bocal de la chaleur et évite de le voir éclater.







Pour le confort du patron le pataras doit se terminer par une patte d'oie. Il existe une autre solution: c'est d'établir deux bastaques fixées. Les luminaires arrières sont installés nettement au-dessus de la tête du barreur afin d'éviter l'éblouissement et la chaleur dégagée par les bougies.

Un autre procédé consiste à installer sur les chaloupes des matériaux antennes (a) maintenus sur les caillebotis par des emplantures (e).

Vues de profil, les guirlandes sont doubles, l'effet est plaisant. L'allumage des lampions est grandement facilité.

Le samedi 8 juillet 1995, dans le cadre de "Meuse en fête" le défilé était prévu à l'issue du concert donné au parc de la Plante par le groupe Abbey Road. Devant le succès des talentueux représentants de la "Beatlesmania" l'échevin des fêtes demande une prolongation aux généreux exécutants. Après 45 minutes les organisateurs pensent à informer les équipages des bateaux, l'allumage des lampions est largement réalisé. Seuls les riverains de l'avenue de la Paroisse pourront voir tous les lampions allumés. Lorsque les bateaux sont enfin appelés à défiler, la durée de vie des premières bougies allumées est dépassée.

Les considérations techniques objectives furent assimilées à de fallacieuses excuses. Les dénigrantes rumeurs entraînèrent une telle frustration chez les Sea-Scouts que depuis certains aînés ont cessé leur collaboration à ces fêtes.

C'est dans le cadre de Mosanam que le défilé vénitien 1996 est organisé le samedi 6 juillet. L'après-midi au

parc de la Plante, une dégustation de produits wallons et un concert par "les amis de la harpe Mosane", sont suivis d'une croisière musicale sur le bateau touristique Meuse - Ardenne se terminant au Parc de la Plante pour permettre d'assister au défilé vénitien. Une véritable catastrophe météorologique frappe les organisations. Les parasols deviennent parapluies et les lampions se remplissent d'eau céleste. Il faudra des prouesses pour présenter une flottille illuminée. Elle sera admirée à partir des fenêtres des buildings de la Plante. Désormais aux défilés vénitiens le nombre de riverains et amis invités bien abrités dépassera largement les spectateurs sur la rive.

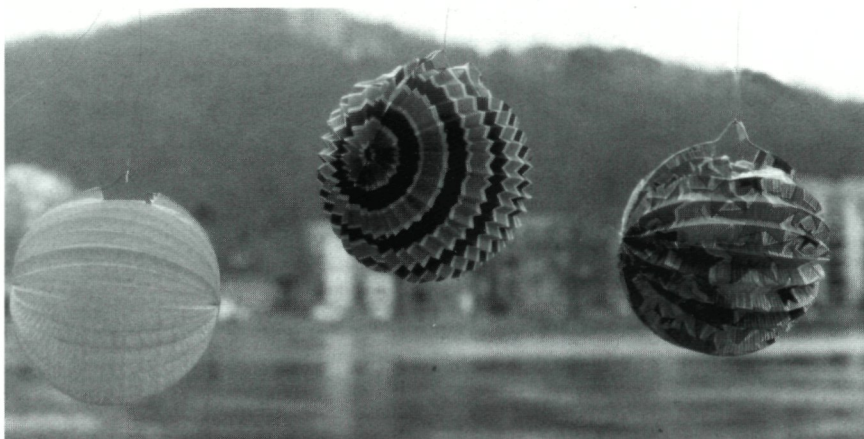
En 1996 la péniche "Fély" est dotée d'une illumination pavois de nuit qui fournit en fin de défilé un arrière-plan plaisant, vu de la Plante. Cet éclairage est éblouissant pour les équipages qui rentrent à la base des Sea-Scouts.

Dès septembre 1996, l'échevin du Tourisme programme pour 1997 une

animation du chemin de halage sous le boulevard Baron Huart. Ce site, qui mérite mieux, n'est pas reconnu par les namurois et la manifestation programmée connaîtra un succès mitigé.

L'organisation du défilé vénitien sur ces lieux exposait à diverses contraintes et aléas.

La rive jamboise généreusement éclairée ne permet pas une vision contrastée des lampions. Procéder à l'allumage des lampions en pleine eau est très périlleux et c'est la seule formule possible sur les eaux du confluent. De nombreux voiliers participants ne peuvent passer matés de nuit sous les arches du Pont de Jambes. Pour autant qu'ils soient autorisés pour d'impératives raisons de sécurité le staff des Sea-Scouts refuse de faire écluser les Guides et Scouts de nuit. Notons que l'éclairage du sas de l'écluse n'est pas prévu. L'opération prolonge de dissuasive façon la prestation des clubs de l'amont invités: RCNSM, RYCSM (Royal Yacht Club Sambre et Meuse) et CVD.... Le site est techniquement inopportun et inacceptable sur le plan de la sécurité. Faisant suite à l'exposé des arguments, par un courrier du 16 octobre 1996, l'échevin du Tourisme informe de sa décision de ne plus prendre en charge le défilé vénitien. La différenciation des motivations des autorités met la survie des défilés en péril. Par la force de ce désistement, à partir de 1996, l'Asbl Phénix et les Sea-Scouts de



Des lanternes vénitienes riches en couleurs.



Jambes sont seuls pour organiser le défilé en toute autonomie, mais aussi en assumant l'ensemble des charges et responsabilités.

L'organisation du défilé du 21 juin 1997 nécessitera de relever de multiples défis.

Devant le désengagement et l'inertie des instances culturelles institutionnelles, la solidarité coopérative des sociétés nautiques regroupées dans Aquanam s'est manifestée. Tous étaient d'avis de ne pas laisser tomber et de le manifester clairement.

L'excès d'enthousiasme était périlleux. Il était essentiel de ne pas succomber à la folie des grandeurs ni de se faire récupérer politiquement ni commercialement.

Il fut convenu de sauvegarder l'impression des participants qui font la fête tout en collaborant à la fête.

Le défilé vénitien offre l'occasion de rencontres entre pratiquants d'activités et disciplines nautiques diverses et de resserrer les liens de fraternelle cordialité entre "Nauticmen". Pour solliciter les collaborations et savoir sur qui compter en 1997 l'organisation recourt au procédé de la souche-réponse.

Elle permet de dresser l'inventaire complet des participants des bateaux et aussi des moyens d'éclairage y compris des batteries.

L'autorité communale s'étant déga-  
gée, c'est l' Asbl Phénix "Sambre et  
Meuse" des Sea-Scouts de Jambes  
qui, disposant de la personnalité ci-  
vile, va pouvoir se charger des for-  
malités et demandes d'autorisations  
incombant à l'organisateur privé de  
la fête. La nomenclature des démar-  
ches préliminaires et des autorisa-  
tions à solliciter (citées ci-dessous)  
est significatif de la pression admi-  
nistrative subie par les promoteurs  
bénévoles.

Le Ministère Wallon de l'équipe-  
ment et des transports et travaux  
voies navigables: demandes

- d'autorisation générale d'orga-  
nisation du défilé
- de dérogation pour naviguer de  
nuit
- de navigation dans le bras de  
la rive droite de l'île Vas t'y Frotte.
- Ville de Namur, affaires généra-  
les, Police: demandes
- d'autorisation d'organisation du  
défilé
- de rassemblement de spectateurs  
sur la rive
- de diffusion de musique et de  
commentaires.

Sabam: signaler la diffusion es-  
sentiellement de musique clas-  
sique pour exonération des re-  
devances; droits d'auteurs.

Plus aléatoire était de rassembler les  
moyens techniques nécessaires.  
Déjà initiées par les Sea-Scouts lors  
des éditions antérieures, certaines  
disponibilités furent aisément acqui-  
ses auprès des partenaires incondi-  
tionnels.

L'échevinat qui a les travaux publics  
dans ses attributions, dont l'éclaira-  
ge de la voirie, met à la disposition  
l'élévateur de nacelle utile pour l'al-  
lumage des lampions et photopho-  
res aux mâts des voiliers.

L'école du Génie, 3ème Génie et 8  
KDR pour l'incontournable utiliza-  
tion du plan d'eau et de la rampe du  
polygone aquatique. Depuis le 8  
novembre 1987 les Sea-Scouts bé-  
néficient d'une charte tutélaire qui  
leur a été octroyée par l'école du  
Génie.

La Marine avec la participation tra-  
ditionnelle prestigieuse de la Vedet-  
te P902 Libération (à Jambes dès le  
19 juin 1997); illuminée et qui est  
qualifiée de clou du spectacle par la  
presse. A la base des Sea-Scouts  
l'arrivée de la Libération est poéti-  
quement ressentie. Lorsque la ve-  
dette sort de l'écluse de la Plante elle  
vient d'elle même par chaleureuse  
habitude se ranger aux pontons à  
bord de la "Fély". Par une heureuse  
coïncidence en cette année décisive  
pour la poursuite des défilés, la veille  
de la fête, le 20 juin à la base des  
Sea-Scouts a lieu le vernissage d'une  
exposition: la Marine au service de  
la Nation présentée par l' A.S.B.L.  
Phénix, la 23ème Unité "Sambre et  
Meuse" et l'Etat-Major de la Mari-  
ne.

Il importait aussi de trouver les res-  
sources essentielles permettant de  
couvrir les frais d'organisation in-  
compressibles.

A la belle époque les impôts sur les  
jeux constituaient la base budgétai-  
re des festivités namuroises. Le 11  
avril 1891 Georges Marquet avait  
obtenu de la Ville la location du foyer  
du théâtre pour y établir un cercle  
d'agrément et de fêtes. Le 22 juin  
1894, on l'autorise à agrandir les  
lieux par la construction d'une ver-  
rière sur le péristyle du théâtre. Les





jeux y sont officiellement autorisés en 1895. Faisant référence à Spa, Ostende et Baden-Baden, on veut attirer à Namur les touristes nantis. Pour éviter l'immortalité aux Namurois (sic) ils ne sont pas admis au dénommé, pour la cause, Cercle des étrangers. Par la suite le Casino de Namur connaîtra des fortunes diverses. Influencé par le Bourgmestre Melot le Gouvernement interdira les jeux pour quelques années... On peut constater que le mécénat culturel du Casino de Namur est une constante bénéfique. En 1997 il était heureux de s'en souvenir. Sollicitée, la société Expansa Casino de Namur, Monsieur Armand Kaïda, apporte une aide fidèle appréciée qui supplée le désengagement institutionnel. Merci pour le fait et le geste.

La musique est une composante essentielle des défilés vénitiens. Depuis 1997 grâce à Dominique Attout (yachtman membre, patron de la firme Pas), les défilés jouissent d'un matériel de diffusion sonore de très haute définition qui est mis en oeuvre à partir de l'Auberge de jeunesse Félicien Rops. Grâce à madame Suzanne Halleux-Herken les défilés sont agrémentés de la diffusion de pièces musicales de qualité.

Par exemple en 1999:

- Concerto Brandebourgeois de Bach
- Fireworks de Haendel
- Concerto grosso de Haendel etc...

Pièces qui protègent des prébendaires ponctions de la Sabam.

Jean-Paul Halleux assure fidèlement et avec humour les commentaires d'un public attentif, mais parfois comme nous l'avons vu, disséminé par les circonstances.

Le 5ème Défilé a lieu le 13 juin 1998; la date retenue depuis de longs mois, coïncide avec le match de la coupe du Monde Belgique-Hollande. Le défilé démarre à 23 heures en amont de l'île; le match étant terminé, les organisateurs avaient espéré voir un public nombreux sur la berge pour la 3ème mi-temps. Une fois de plus les spectateurs étaient dans les appartements riverains, un

oeil sur la Meuse, l'autre sur l'écran. Le résultat du match groupe E (Belgique - Hollande 0-0) plongeait la fin de la fête dans la morosité. Les nauticmen n'y étaient pour rien.

Chaque année un rapport accompagné de remerciements est adressé aux participants. A titre d'exemple voici le relevé descriptif de la flottille de 1998. En l'occurrence les noms des 65 participants ne sont pas repris ici.

### 5ème Défilé Vénitien samedi 13 juin 1998:

"Liberté I" chaloupe 84 verres; 23 SM, Frédéric Hutsemekers (BNI), Nicolas Moreau.

"Liberté III" chaloupe 74 verres; 23 SM, Armand Estievenart, Jean-Pol Eyskens (BSS), Nicolas Collignon.

"Liberté II" chaloupe 76 verres; 23 SM, Jean-Marc Anceau (BNI), Jean-Philippe Van Binnebeek.

"Noroît" caravelle 49 lampes 12 volts; 23 SM, Geoffroy Hutsemekers (BNI), Valérie Estievenart, Marianne Dreze.

"Plouf" caravelle 42 lampes 12 volts; BBC, Laurent Roemen (BNI), Sylvie Pastoret et Gérard Delhaye.

Zodiac 25 cv; CVD, Michel Pierard (BNI).

"Aquilon" sloop 620, 350 lampes 24

volts Ecusson Sea-Scouts; 23 SM, Roland Maury (BNI/BSS), Kevin Sorlin et Georges Massart.

"Zombie" L17 6 torches; CVD, Pol Marchal (BNI), Jacques Liégeois et Anne-Marie Marchal.

"Titania" voilier-cabinier 5m60 Otarie, feux position 8 lampes 12 volts 6 torches; CVD, Léon Laboureur (BNI), Freddy Molitor et Philippe Arnould.

"Pourquoi pas?" First 18 micro, 15 lampes 12 volts; CVD, Michel Versluys (BNI), Bernard Wathélet (BNI), Nadine Severin et Jacqueline Arnould.

"Risorius" voilier-cabinier 3 lampes et 1 parasol; CVD, Didier Vanhoudenhove (BNI) et Claude Mees (BNI).

"Iris" tabasco, 6 spots et 4 feux clignotants; CVD, André Muller (BNI), Alain Muller.

"Goéland" voilier-gros Jacques Dunkerke, 48 lampes 24 volts; 23 SM, Claude Hutsemekers (BNI), Muriel Jacques et Maurice Decelle.

"JacaC" day cruiser feux position 30 lampes 220 volts; 23 SM, Carl Rollands (BNI), Jacqueline Legros, Michel Servais et Anny Graindorge.

"Nathalie" M. yacht feux position 250 lampes 24 volts; 23 SM, Robert Liégeois (BNI), Béatrice Charlier et Danielle Yernaux.



Le Libération brille de mille feux ou plus exactement de 450 lampes de 24 volts.



"Hors-Bord" almar 140 CV 400 ampoules; 23 SM, Emile Mathieu (BNI), André Lempereur et Marcel Gruselle

"Hors-Bord" 35 CV 40 lampes; Eric Taton et Martine Taton

"Malabar" cabinier micro 1 spot voile; CVD, Patrick Haslin (BNI).

"Hors-Bord" fletcher 75 guirlande 40 lampes de 24 volts; RYCSM, Olivier Van Rossem (BNI), Anne Minet et Pierre Noël Nono (BNI).

"Hors-Bord" Four Wims 120 CV; RYCSM, Luc Bourcy (BNI), Régine Bourcy, Roger Pierard (BNI BSS).

"Libération" Patrouilleur P902 Marine, 450 lampes de 24 volts; Skipper: Bert Fonteyne + 5 membres d'équipage 1er matelot et matelot de la Marine (Pascal, Daniel, Omer, Pascal, Dany)

- Service de diffusion et commentaires: Pas Dominique Attout 23 SM avec la collaboration de l'auberge de jeunesse Félicien Rops.

- Montage et démontage: David Generet 23 SM et Julie Depollier 23 SM.

- Musique classique Renaissance: Suzanne Halleux RCNSM.

- Commentaires: Jean-Pol Halleux RCNSM.

La "Fély" était illuminée de tous ses feux pour accueillir les amis "Nauticmen".

On dénombrait en 1998:

20 bateaux

65 personnes

2050 points d'allumage

234 lampions

1782 ampoules

34 torches - spots.

Nos remerciements les plus chaleureux vont à:

Les Compagnons de Buley pour avoir annoncé le défilé dans le Plan-tois.

Sociétés Nautiques Namuroises participantes:

1. Royal Club Nautique de "Sambre et Meuse" RCNSM Chemin des Pruniers 11, 5100 Wépion: 2 personnes.

2. Royal Yacht Club "Sambre et Meuse" RYCSM Fourneau Vieux Port, 5100 Wépion: 2 bateaux et 5 personnes.

3. Phénix Sea-Scouts "Sambre et Meuse" 23 S- SM Base "Fély" Boulevard de la Meuse, 160, 5100 Jambes: 9 bateaux et 33 personnes.

4. Beez Boating Club BBC Bassin refuge Beez "Sans Egal" 5000 Beez: 1 bateau et 3 personnes.

5. Cercle de Voile de Dave Rivage Dave "La Titine" CVD 5100 Dave: 7 bateaux et 16 personnes

En 1999 l'utilisation des "loupiotes" de guirlandes de Noël a connu une amélioration technique et esthétique. Il s'est avéré que les petites lampes pouvaient être insérées par le couvercle dans les pots grenades à moutarde Bister. La firme a mis à la disposition les bocaux nécessaires à l'éclairage de deux voiliers.

En 1999 pour la 1ère fois un outrigger, yolette à 4 rameurs avec barreur du RCNSM participe au défilé. Elle est magnifiquement illuminée grâce à un discret groupe électrogène embarqué. Espérons que s'étende ce genre de réalisations.

### Remerciements:

Nos remerciements vont à:

Le MET, Direction de la Navigation des Eaux Intérieures.

La Ville de Namur pour ses compréhensives autorisations.

Le service des Relations Publiques de la Marine et plus particulièrement le commandant et l'équipage du P902 "Libération".

Tous les patrons des bateaux et leurs équipages.

Jean-Pol Halleux du RCNSM qui a assuré les commentaires.

Dominique Attout, membre des Sea-Scouts, PAS qui met à notre disposition un matériel de sonorisation d'excellente qualité; il était mis en oeuvre par Claude Hutsemekers et José Smeets.

L'auberge de jeunesse Félicien Rops pour sa coutumière amabilité à collaborer à la technique de l'opération.

Suzanne Halleux-Herken pour la sélection des pièces musicales diffusées en fond sonore: concerto brandebourgeois de Bach, concerto grosso de Haendel.

L'Office du tourisme de Namur qui a médiatisé l'événement.

La SA Expansa Casino de Namur pour son inconditionnelle participation.

Les Firmes Materne et Bister qui nous ont confié des bocaux spécifiques de leurs produits, afin de réaliser des luminaires.

Les Compagnons de Buley pour avoir annoncé le défilé dans le "Plan-tois".

Les collaborateurs qui ont permis de résoudre le délicat problème des batteries.

Et tous les amis des sociétés nautiques namuroises collégialement en "Aquaman".

### Diffusion

Il faut se louer de la qualité de la diffusion de la musique et des commentaires.

<sup>1</sup> il s'agit du Royal Club Nautique Sambre et Meuse déjà évoqué dans la revue précédente.

R. Pierard



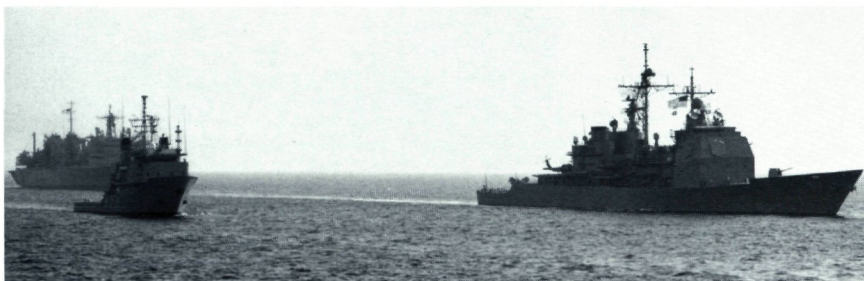
# ABNL - MCM Eskader neemt Arabische Handschoen op

## Belgische Marine na 5 jaar terug in de Golf<sup>1</sup>

Op 21 februari verlieten het commando/logistieke steunship BNS Godetia (KVK Jacques Lucarelli) en de mijnenjager BNS Crocus (LTZ Serge Suys), de marinebasis van Zeebrugge voor respectievelijk een 11-weken durende en een 22-weken durende deployment. Even buiten de kust vervoegde de Nederlandse mijnenjager HrMs Scheveningen onze beide schepen. Samen vormde dit trio het BNLMCMRON dat, op uitnodiging van de Amerikaanse marine, o.m. ging deelnemen aan ARABIAN GAUNTLET 2000 (AG2000). Speciaal voor deze kruisvaart werd er tevens een Alouette III met een 6-man sterk helikopterteam ingescheept, onder bevel van 1LZ Walter Van Gool - de boordpiloot.

Na een kalme transit door de Golf van Biskaje en de Straat van Gibraltar werd enkele dagen halt gehouden in Malaga, Spanje (27/2 - 1/3). De doortocht naar Alexandrië, Egypte (9 - 12/3) verliep op een iets woeligere zee. Via het Suez Kanaal, de Rode Zee, de Indische Oceaan en de Straat van Hormuz ging het naar de Perzische Golf. Na 15 dagen onafgebroken op zee bereikte het eskader op 26 maart de haven Mina Sulman, Bahrain. 2 dagen later vervoegde een 5-man sterke BNL MCM Staf, onder leiding van Overste Fokko Zwart en LTZ Ludwig Damman (de Belgische SOO) het eskader.

Van 27 maart tot 12 april organiseerde de CDR FIFTH FLEET hier ARABIAN GAUNTLET 2000, de grootste MCM-oefening in de regio.



Arabian Gauntlet 2000

23 schepen uit Bahrain, België, Engeland, Koeweit, Nederland, Saoedi-Arabië en de Verenigde Staten en waarnemers uit Frankrijk, Duitsland, Oman, Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten verzamelden in Mina Sulman.

De belangrijkste objectieven van de oefening waren:

- stafofficiëren de mogelijkheid bieden de planning en uitvoering van mijnenbestrijding in multinational stafverband uit te testen
- activeren van Q-routes in de SLOC's (Sea Lines Of Communication)
- oefenen van MW-procedures en tactieken ter evaluatie en rapportering van een mijnendreiging en de daaraan gekoppelde risico's voor de andere strijdkrachten en scheepvaart
- evalueren van de Command & Control aspecten
- uittesten van de Mobile Integrated Command Facility (MIC FAC)
- EOD - procedures

De schepen werden ingedeeld in 4 MCM Task Groups en 2 Surface Action Groups (SAG's). Een 5<sup>e</sup> MCM Taakgroep, de Airborne MCM, werd gevormd door de Sea Dragon MH-53E helikopters van het HELMINRON 14.

De opdracht van de 5 MCM taakgroepen bestond erin de scheepvaartroutes mijnenvrij te maken ter voorbereiding op de doortocht van de USS Stennis CBG en andere High Value Units (HVV's).

De Surface Action Groups (SAG's) van hun kant stonden in voor het beschermen van de MCM mijnenbestrijdingsschepen tegen mogelijke oppervlakte-, onderwater- en lucht-aanvallen.

RADM José Betancourt (COMINE-WARCOM), ingescheept aan boord van het vliegdekschip USS J.C. Stennis, fungeerde als de SLOC Commander. Zijn voornaamste stafmedewerkers waren Capt. Gary Belcher (COMCMRON Three) en Capt. R.Reilly (COMDESRON-50), respectievelijk de CDR Minewarfare Forces en de CDR Surface Action Groups, beiden ingescheept aan

<sup>1</sup> Van 5 september 1995 tot 27 januari 1996 jaar nam het fregat BNS Wielingen in de Perzische Golf deel aan de Maritime Interception Force operaties (SOUTHERN BREEZE II).



## BNS Crocus.



boord van de destroyer USS Elliott. Een gedeelte van hun staf bleef aan de wal in Bahrain in het Mobile Integrated Command Facility (MIC-FAC).

Tijdens de eerste fase van AG2000, de "in-port" periode (27/3 - 3/4), kregen de deelnemers verschillende briefings en coördinatievergaderingen. Op 4 april gooiden alle schepen dan de trossen los voor de "at sea" periode (4 - 10/4). Na de traditionele Photoex zette elke taakgroep koers naar de haar toegewezen oefengebieden, een 70-tal zeemijl buiten de kusten van Bahrain.

De MCM TG's waren samengesteld uit mijnenvegers, -jagers en logistiek steunschepen. Tevens werden er duikers/ontmijnersteams mee in de taakgroepen geïntegreerd zodat de CTG's de mogelijkheid hadden gecombineerde MCM-operaties uit te voeren.

In totaal dienden de MCMV's ongeveer 215 mijl scheepvaartroutes (QZR's) mijnenvrij te maken. Hier van kwam er ongeveer 105 mijl voor rekening van de BNLMCM taakgroep.

De gebruikte oefenmijnen waren van het type SADAF-01n SADAF-02, AMM-230, EM-1A en DM-1

Tegen 9 april dienden alle Q-routes mijnenvrij te zijn zodat de USS J.C.

Stennis CBG een veilige doorvaart gegarandeerd was. Om QZR-routes op de aanwezigheid van mijnen te controleren voerden de MCMV's in eerste instantie "exploratory runs" uit over een 400 yards brede vaargeul, gevolgd door een "clearance run". Nadien herhaalde men dezelfde procedure maar nu over een breedte van 1000 yards.

Van de 24 dummy mijnen werden er 23 gelokaliseerd: 3 d.m.v. invloedsevenen, 18 geneutraliseerd door duikers en ROV's, 2 gelokaliseerd maar



Oefenmijnen door de Crocus gerecupe-reerd tijdens Arabian Gauntlet 2000 (aan boord van de Godetia).

niet onschadelijk gemaakt en 1 niet gevonden.

Samen met de Amerikaanse mijnenveger USS Ardent vormde het BN-LMCMRON de MCME Taakgroep. BNS Godetia had hierbij een dubbele rol te spelen. Vooreerst diende zij als het commandoschip voor de CTG, Overste Zwart en zijn staf. En als steunschip voorzag de BNS Godetia haar schepen van brandstof, drinkwater en andere levensmiddelen. Vooral het vers gebakken brood, de gebakjes en chocolade waren zeer gegeerd. De Alouette-III voerde dagelijks "mine-spotting" missies uit en stond in voor verbindings- en bevoorradingsvluchten.

De 2<sup>e</sup> dag van de zeefase rapporteerde de Crocus een moeilijk te identificeren "mine-like" contact. Na onderzoek bleek dat het hier niet om een recent gelegde oefenmijn ging. Captain Belcher, stuurde de USNS Catawba met haar EOD-teams ter plaatse. Uiteindelijk zou het om een verankerde "dummy" mijn gaan uit een vorige oefening! Het bergen van deze mijn mislukte want het EOD team knipte, toevallig of niet, de ketting door zodat de mijn naar de bodem zonk.

Op 10 april liepen alle schepen, met uitzondering van de Stennis CBG, Mina Sulman binnen voor de "hot wash-up" (de-briefing).

De dag nadien vertrok de BNS Godetia terug richting België. Na een laatste havenbezoek, aan Napels (25 - 29 april), liep het schip op 5 mei, na 11 weken afwezigheid, terug Zeebrugge binnen.

BNS Crocus en HrMs Scheveningen, lieten Mina Sulman achter zich op 12 april om de 2<sup>e</sup> opdracht van hun 22-weken durende deployment aan te vangen, namelijk het NAVO mijnenbestrijdingsverband MCMFORMED te vervoegen. Na havenbezoeken aan Muscat, Oman (15 - 17 april), een fuelstop in Aden, Jemen (20 april) en Djedda, Saoedi Arabië (26 - 28 april) liepen beide mijnenjagers Korfoe binnen (6 - 15 mei) voor een korte rustperiode vooraleer zich bij MCMFORMED aan te sluiten in de Adriatische Zee.



Oorspronkelijk zou het vlootverband deelnemen aan de oefeningen DAMSEL FAIR 2000 en Coop PARTNER 2000 maar het programma draaide even anders uit. Evenals vorig jaar verzochten de Italiaanse autoriteiten de NAVO om het eskader opnieuw in te zetten bij de opruiming van onontpofte munitie voor de kusten van Ancona, gedropt tijdens Operatie Allied Force.



Volgens de laatste berichten zou de BNS Crocus zoals gepland op 20 juli terug Zeebrugge binnenlopen.

*Tekst en foto's: G.A.H. Toremans*

## DEELNEMERS

### Carrier Battle Group ( CBG)

USS John C. Stennis

USS Port Royal

USS Rentz

USS Ashville

USS Bridge

### SAG East

USS Laboon

USS Samuel B. Robertson

BANS Sabha (Bahrain)

### SAG West

USS Lake Champlain

USS Elliott

HMS Monmouth

Um Almaradim (Kuwait)

### MCM East

BNS Crocus

BNS Godetia

HrMs Scheveningen

USS Ardent

### MCM West

HMS Atherstone

HMS Bridport

HMS Inverness

HMS Beagle

RFA Sir Geriant

### MCM South

Al Wadeah (Saudi Arabia)

Safwa (Saudi Arabia)

USS Dextrous

### Airborne MCM

HELMINRON 14 DET 1

### USS Catawba

EODMU 6 - DET 2

EODMU 11 - DET 35

EODMU 11 - DET 9

### Ashore

EODMU 8 - DET Bahrain

PATRON 46



# INTERVIEW met Vice-admiraal Charles W. Moore, Jr.

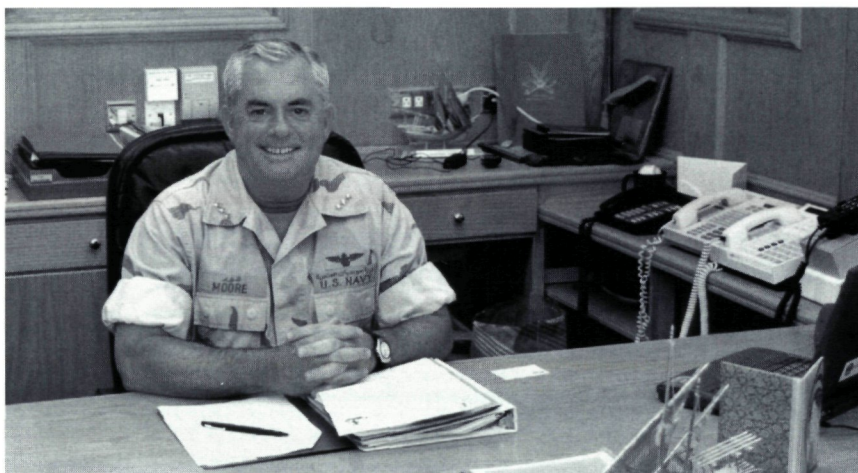
## COMMANDER 5th FLEET

### HISTORIEK van de 5<sup>DE</sup> VLOOT

Het was Admiraal Ernest KING, HUSN, die op 15 maart 1943 genummerde vloten introduceerde voor het aanduiden van een groep schepen ingezet in een specifiek geografisch gebied. De Amerikaanse marineschepen in de centrale Stille Oceaan kregen de benaming 5<sup>de</sup> Vloot. De opmerkelijkste feiten van de 5<sup>de</sup> Vloot tijdens WO-2 waren ondermeer de verovering van het eiland Okinawa, de Zeeslag bij de Mariannen, de Slag in de Filippijnse Zee en de verovering van Iwo Jima. Eén van de beroemdste bevelhebbers was VADM Raymond Spruance.

Het einde van de Tweede Wereldoorlog en de daarmee gepaard gaande vermindering van de activiteiten in de centrale Stille Oceaan leidden tot de ontbinding van de 5<sup>de</sup> Vloot in 1947. De schepen werden toegewezen aan de 3<sup>de</sup> Vloot.

Vanaf 1949 zag men een gestage toename van Amerikaanse schepen in de Perzische Golf en men richtte de Commander Middle East Force op, met hoofdkwartier aan boord van "seaplane tenders". Tussen 1949 en 1979 vielen alle US operaties in dit gebied onder zijn bevel. In 1966 kreeg de CDR Middle East Force zijn eigen vlaggenschip, de USS Valcour, tien jaar later vervangen door de USS La Salle. Midden jaren 80, tijdens de Iran/Irak Oorlog, werden USN schepen voornamelijk ingezet bij het escorteren van tankers en koopvaardij schepen door de Straat



Vice-admiraal Charles Moore, Jr. - Commander 5<sup>th</sup> Fleet

van Hormuz en hun transit door de Golf. Bij het uitbreken van de 1990/91 Golfoorlog werd de Middle East Force hernoemd in US Naval Forces Central Control (NAVCENT).

In 1993, lichtte de USS La Salle het anker en zette koers naar de Middellandse Zee om daar als vlaggenschip te fungeren voor de 6<sup>de</sup> Vloot.

Op 1 juli 1995, 48 na haar ontbinding, werd de 5e Vloot opnieuw geactiveerd, zij het ditmaal zonder een specifiek vlaggenschip, noch permanent toegewezen schepen. Het zijn schepen van de 6<sup>de</sup> of de 7<sup>de</sup> Vloot die beurtelings, voor een periode van ongeveer 3 maanden, naar de Perzische Golf gestuurd worden. Hier komen zij dan onder het bevel van de COMMANDER 5th FLEET (CDR 5th Fleet), momenteel Vice-Admiraal Charles W. Moore, Jr.

Binnen de 5<sup>de</sup> Vloot zijn er verschillende taakgroepen geactiveerd:

- TF-50 - Carrier Battle Group (CBG) als er een vliegdekschip met escorteschepen in de Perzische Golf aanwezig is
- TF-51 - Amphibious Ready Group (ARG) als er een amfibische groep in de Golf is, en geen CBG
- TF-53 - Logistic Force - met een permanente staf in Bahrain
- DESRON 50 - destroyers en fregatten.

In een interview, afgenomen in zijn HQ in Mina Sulman Bahrein, n.a.v. AG-00, zei VADM Moore: "De CDR 5th Fleet is verantwoordelijk over een gebied dat 25 landen omvat<sup>1</sup>. In eerste instantie staat hij in voor de uitvoering van het beleid van de USA in dit uitgestrekte gebied en de Golf-regio in het bijzonder. Verder dient

<sup>1</sup> Afghanistan, Bahrain, Djibouti, Egypte, Eritrea, Ethiopië, Iran, Irak, Jordanië, Kazachstan, Kenya, Koeweit, Kyrgizië, Oestbekistan, Oman, Qatar, Pakistan, Saoedi-Arabië, de Seychellen, Somalië, Soedan, Tadjikistan, Turkmenië, Verenigde Arabische Emiraten en Yemen.





Arabian Gauntlet

*hij er op toe te zien dat de aan hem toegewezen strijdkrachten te allen tijde operationeel inzetbaar zijn. De hoogste prioriteiten zijn het open houden van de Straat van Hormuz en de naleving van de VN Resoluties tegen Irak, via de door de VS geleide Multi-national Interception Force (MIF) operaties. Andere regionale verplichtingen van de 5<sup>de</sup> Vloot omvatten de samenwerking met de GCC<sup>2</sup> landen te bevorderen door het ondertekenen van bilaterale defensie-overeenkomsten, havenbezoeken in de regio en de deelname aan verschillende bi- of multi-nationale oefeningen, momenteel zo'n 60 per jaar."*

Sinds de re-activering van de 5e Vloot zijn de taken van dit vlootverband niet veel veranderd. *"Inderdaad de structuur van de VS strijdkrachten in de regio bleef sinds mei 98 nagenoeg ongewijzigd"* aldus VADM Moore. *"We hebben de beschikking over een CBG, een ARG, duikboten, oppervlakteschepen, vliegtuigen, helikopters en een groot contingent US Marines. Men mag stellen dat er op elk moment ongeveer een 20-tal schepen, 100 gevechtsvliegtuigen, 25 helikopters en 20.000 manschappen permanent in de Perzische Golf aanwezig zijn. Deze elementen zijn ruim voldoende om de ons opgelegde taken en opdrachten naar behoren uit te voeren*

*ren en ons de nodige flexibiliteit te verschaffen om het hoofd te bieden aan crisissituaties zoals nog het geval was tijdens Operatie DESERT FOX in 1998".*

Zelfs 10 jaar na de Golfoorlog zijn de schepen van de USN, en andere coalitiepartners, nog steeds in de regio aanwezig met de MIF.

*"De MIF" heeft 3 taken:*

- *het beschermen van de koopvaardijschepen*
- *instaan voor het naleven van de VN Veiligheidsresoluties tegen Irak*
- *ondersteuning van het VN beleid in de Golfregio.*

Sinds de oprichting van de MIF strijdkrachten in augustus 1990 hebben schepen van 15 nationaliteiten deelgenomen aan deze operatie. Ondertussen werden er al 29.586 schepen ondervraagd, waarvan er 12.831 geënterd werden en 727 afgeleid (stand op 31 mei 2000).

De Admiraal wees er tevens op dat de permanente aanwezigheid van deze marineschepen in niet geringe mate bijdraagt tot de uitbouw van een degelijke coalitie. Tijdens hun indeling bij de MIF werken de schepen een intensief trainingsprogramma af en leggen zij, als "VN-ambas-

sadeurs", goodwill bezoeken af in de landen rond de Perzische Golf. *"Het hele jaar door oefenen wij, de USN en de westerse marines, met de GCC-eenheden, hetzij via bi-nationale of multinationale oefeningen die voornamelijk gericht zijn op de integratie van de GCC marines. Zij worden aangemoedigd om hun eigen maritieme verdediging op zich te nemen. Zij realiseren zich dat zij voor de toekomst schepen moeten aanschaffen die over een grotere actieradius beschikken en dat zij vooral de verbetering van hun MCM-component moeten overwegen.*

*Eén van de objectieven van AG-2000 was dan ook het bevorderen van de samenwerking tussen de verschillende coalitiestrijdkrachten. De deelname van de 5 RN MCMV's en het ABNL MCM eskader gaf ons de mogelijkheid mekaars mijnenbestrijdingstactieken en -procedures te vergelijken. Wij hebben een totaal andere benadering van MCM-operatie. Wij voeren bvb. de verkenningsfase uit met onze MH-53E "Sea Dragon" helikopters wat ons toelaat een groter gebied binnen een kortere tijdspanne te bestrijken. Onze NAVO-partners daarentegen gebruiken hiervoor hun MCM-schepen, een veel tragere manier om eenzelfde oppervlakte te controleren, maar*

<sup>2</sup> Koeweit, Saoedi-Arabië, Verenigde Arabische Emiraten, Oman, Bahrain and Qatar



misschien met een grotere detectieratio" verduidelijkte VADM Moore.

Tijdens, en vooral na, de Golfoorlog bleek dat de USN over onvoldoende mijnenbestrijdingsmiddelen beschikte. Admiraal Moore beaamde "dat dit inderdaad ook één van onze bevindingen was. Daarom stationeerden we drie jaar terug 2 Avenger-klasse mijnenvegers en 2 EOD-Team, permanent in Bahrain. In 1999 zonden we 4 Sea Dragon helikopters en in september van dit jaar komen daar nog 2 mijnenjagers van de Cardinal-klasse bij, USS Raven en USS Cardinal. Ik ben ervan overtuigd dat deze MCM-middelen de CDR 5th Fleet in staat zullen stellen het hoofd te bieden aan eventuele MCM dreigingen".

Gevraagd naar zijn visie over de huidige situatie in de Perzische Golf antwoordde de CDR 5th Fleet: "Alhoewel de meeste aandacht nog steeds naar Irak uitgaat houden wij onze ogen ook gericht op Iran. Vele van onze GCC partners beschouwen Iran namelijk als een potentiële dreiging omdat het land de laatste jaren zijn strijdkrachten, en maritieme middelen in het bijzonder, enorm uitgebreid heeft. De GCC is vooral be-

zorgd over de toename van raketbases langs de Iraanse kusten, de aanschaf van 3 Kilo-klasse duikboten en de 10 snelboten van de HEGO-klasse. Wij volgen dan ook van zeer nabij Iran's maritieme oefeningen.

Toch zijn er aanwijzingen dat Iran meer verantwoordelijkheid schijnt te tonen om de veiligheid van de regio mee te garanderen. De diplomatieke acties van de VN werpen blijkbaar vruchten af. Deze waren erop gericht Iran te overtuigen het gebruik van haar terroitoriale wateren te verbieden voor de smokkelaars die met Iraakse olie het VN-embargo en de MIF schepen trachten te omzeilen".

Een ander aspect van de maritieme defensie waaraan in de toekomst meer aandacht moet besteed worden is Anti-Submarine Warfare (ASW), dit n.a.v. het aanschaffen door Iran van KILO-klasse duikboten. In de toekomst zullen wij, samen met de GCC-marines, oefeningen ontwikkelen die dit aspect zullen benadrukken.

VADM Moore ziet de toekomst dan ook optimistisch tegemoet. "Oefeningen zoals AG-2000 zullen ons de mogelijkheid blijven geven de inter-

operabiliteit met onze coalitiepartners verder te verbeteren. Zij zijn tevens een soort "afschrikmiddel" naar diegenen die de vrede in de regio willen bedreigen. Ik ben overtuigd dat vele Westerse landen, bij een eventuele sluiting van de Straat van Hormuz, opnieuw bereid zullen zijn de huidige coalitie te vervoegen om de zee-engte terug te openen. Het zenden van ABNL schepen en RN schepen zijn, mijns inziens, hiervan een duidelijk signaal. Ook andere landen tonen deze bereidheid door het regelmatig toewijzen van schepen aan de MIF. Het spreekt voor zich dat iedereen die de coalitiestrijdkrachten wil vervoegen te allen tijde welkom is".

#### Met dank aan:

VADM Charles W. MOORE, Jr. -  
CDR 5th Fleet

CDR Jeff GRADECK - Public Affairs Officer 5th Fleet

G.A.H. Toremans

COMPUTERS

de firma met  
het apestaarje



Advanced computer  
SOLUTIONS

decleer freddy  
kustlaan 4  
8450 bredene  
tel-fax 059/33 07 54

- Computer Hard & Software
- Netwerk + netwerkbeheer (Novell-Windows)
- Herstellingen & Consulting
- Software op maat
- Upgrade & hulp bij software moeilijkheden



## Dans le sillage du Mercator

# POUR UN NOUVEAU VOILIER-ECOLE BELGE

D'aucuns plaident encore de nos jours pour doter la Belgique d'un voilier-école destiné à la formation de nos élèves officiers de la marine marchande. En plus de son rôle didactique, ce navire pourrait fort bien parcourir les océans en tant qu'ambassadeur de notre pays et promouvoir partout dans le monde les produits de notre industrie.

C'est en mai 1961 que le Mercator, voilier-école de nos élèves officiers de marine, reçut le titre de "navire-musée". Il fut alors amarré sur la rive gauche d'Anvers pour venir ensuite ancrer dans un bassin du port d'Ostende qui reçut son nom. Là, des milliers de fans de la mer vinrent visiter cette superbe trois-mâts goélette. Elle était devenue le navire du souvenir à bord duquel tant de générations de marins avaient fait leur amarage. Sur décision de P.W. Segers, le ministre des transports de l'époque, le voilier-école fut définitivement décommissionné en 1960, bien qu'il fût encore en état de prendre la mer. A partir de cette date, l'instruction nautique de nos futurs officiers de marine ne pouvait plus se faire à bord d'un voilier.

### Esprit et travail d'équipe

Le décommissionnement du Mercator fit alors couler beaucoup d'encre. De vives polémiques furent menées entre les adeptes de la voile et ceux qui préféraient la propulsion mécanique pour l'entraînement des cadets à la mer. Ces derniers prétendaient qu'il était préférable de mettre les cadets immédiatement en contact avec les moyens modernes de la navigation maritime. Ils obtinrent gain de cause et c'est ainsi que nos futurs officiers furent dès lors entraînés à bord de cargos de la CMB et des unités de la Force Navale.

Les adeptes de la voile avaient mis l'accent sur l'esprit et le travail d'équipe qui se forment à bord d'un voilier. Hisser et affaler la voilure, gouverner à la grande barre, mettre la baïnière à l'eau demandent l'effort manuel de toute une équipe de marins. C'est ainsi qu'affaler et plier la grand'voile du Mercator nécessitaient l'intervention de vingt cadets. Le contact avec la mer est ainsi plus direct car la plupart de l'entraînement à la navigation se fait sur passerelle et pont découverts.

Dans notre pays, à l'encontre de ce qui se passe encore partout dans le monde, ce mode d'entraînement est révolu de nos jours. Le cadet belge d'aujourd'hui suit d'abord quatre ans de cours à terre avant d'embarquer. Cela se passe à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers. De courtes périodes d'amarage à bord des navires de la Marine sont toutefois prévues ainsi qu'un mois d'entraînement sur un cargo de la marchande, étalé sur les deux années de licence. D'aucuns suggèrent que les élèves de la 1ère candidature reçoivent immédiatement un entraînement poussé à bord d'un voilier-école. Ils pourraient ainsi juger de suite si la carrière de marin leur convient réellement. Un double avantage serait ainsi créé: d'une part, former le caractère et l'esprit d'équipe du cadet et, de l'autre, mettre le corps enseignant lui aussi en contact avec la mer, ce qui ne se fait hélas plus de nos jours.

### Rôle d'ambassadeur d'un voilier-école

En plus de cette fonction d'entraînement et de formation, un voilier-école présente encore d'autres avantages. C'est ainsi qu'il remplit aussi le rôle d'ambassadeur d'un pays, de son peuple et de sa culture. Que l'on se rappelle l'accostage à Zeebrugge et à Anvers des grands voiliers-écoles venus dans le cadre des festivités des Cutty Sark Races. Lorsque ces majestueux voiliers, véritables cathédrales de la mer, remontent le goulet du port avec tous les cadets haut perchés dans les mâts, touristes et citoyens accouraient en grand nombre et s'informaient d'emblée de l'identité du visiteur. C'est donc bien la preuve qu'ils voyaient en eux les flamboyants ambassadeurs de lointains pays.

Cette fonction de relations publiques pour la Belgique est actuellement assurée par le "Godetia" de notre Marine. C'est surtout dans les ports de l'Amérique latine que sa silhouette est connue. Il y est l'ambassadeur de notre pays et sa présence y est toujours particulièrement appréciée. Il est vrai que ce rôle-là pourrait aussi se faire au profit de la Marchande, de nos ports maritimes, de nos universités et de nos grandes institutions. Des organisations comme la VBO-AEB pourraient employer le navire comme moyen de promotion pour les produits de notre industrie.



La mondialisation de la production et de la consommation nécessite en effet un effort plus efficace dans le domaine de la promotion.

Aussi, d'aucuns plaident-ils pour remettre le vieux Mercator en état de naviguer. Il a prouvé sa fiabilité pendant de longues années et serait pratiquement paré à prendre le large, prétendent-ils. A vrai dire, c'est là une vision particulièrement optimiste de la réalité. A en croire les marins qui entretiennent bénévolement le voilier à Ostende, il ne serait, hélas, techniquement plus en état de

naviguer en haute mer. De plus, ceux d'entre nous qui ont visité le navire remarquent d'emblée que les compartiments et logis réservés aux cadets sont beaucoup trop rudimentaires pour satisfaire aux exigences sanitaires de nos jours.

Si l'on veut renouer avec les traditions ancestrales de notre pays et le doter d'un majestueux ambassadeur naviguant, il faudrait donc construire un tout nouveau voilier-école. Sa construction et son exploitation coûteraient assurément beaucoup d'argent mais on peut admettre que sa

fonction publicitaire pour les produits et les institutions de notre pays compenserait largement tous ces frais. A ce rôle de relations publiques et d'ambassadeur, associons évidemment sa fonction éducative envers nos jeunes aspirants de Marine.

Penser à doter la Belgique de pareil voilier-école, n'est-ce pas là une vision plus qu'utopique lorsqu'on connaît la mentalité de terriens de nos dirigeants nationaux?

*H. Rogie*

## Les Ostendais ont récupéré leur Mercator grâce à l'aide du Mier

Après avoir passé deux mois en cale sèche à Anvers, le Mercator a rejoint Ostende avec l'assistance de notre remorqueur, le A955 Mier. Le Mercator est sans conteste l'attraction phare de la ville d'Ostende. Mais notre voilier-école, lancé en 1932, avait besoin d'une cure de rajeunissement. Et de fait, au plus le navire vieillit, au plus les frais de "refit" sont élevés. Mais la vieille dame dépend depuis 1994 de la région flamande, une région qui a placé sans tarder le voilier-école sur la liste des bâtiments à classer, ce qui fut fait en 1996. Le navire peut à ce titre bénéficier de primes des autorités flamandes qui interviennent à 50% dans les frais de restauration. Le solde étant pris en charge par la Province de la Flandre Occidentale et la ville d'Ostende (chacune 15%) et par l'ASBL Mercator à hauteur de 20%.

Le Mercator a ainsi été équipé d'un système d'alarme et de détection de feu, d'écrans vidéo et l'installation électrique de la chambre des machines a été totalement renouvelée. Tous ces travaux furent réalisés à Ostende.

Ce monument classé a ensuite gagné Anvers pour deux mois afin d'être confié aux mains de spécialistes en restauration navale où les anciennes techniques sont d'application afin de restaurer les ponts en bois, les parures et la coque. Réalisé par la firme

SKB, ce travail de longue haleine fait toujours appel à l'utilisation de rivets.

Aujourd'hui le Mercator a fière allure. Il offre à ses visiteurs un superbe spectacle audio-visuel.

Un film ancien nous permet de revivre la glorieuse époque du voilier, on peut notamment le voir naviguer sous voiles. Il vous est possible de louer un audiophone pour la modique somme de 50 francs et de suivre ainsi, pas à pas et dans la langue de votre choix, l'histoire du navire et la vie des cadets à bord.

### **Le prix d'entrée n'en reste pas moins démocratique:**

Enfants en groupe de 20 personnes minimum ou écoles: **50 Bef.**

Enfants accompagnés des parents: **65 Bef.**

Pensionnés ou groupe d'adultes de plus de 20 personnes: **95 Bef.**

Adulte: **125 Bef.**

Le Mercator est ouvert tous les jours de 10 à 13 heures et de 14 à 17.30 heures

Suite au succès de foule rencontré à Bruxelles en 1997 pour le 100<sup>ème</sup> anniversaire du port, le Mercator y sera à nouveau présent le long du quai de Hembeek du 29 septembre au 22 octobre et ce aux côtés du Godetia et du Crocus qui feront escale du 28/9 au 2/10.

La toute grande foule y est attendue le 30 septembre, date de la journée "Train-Tram-Bus", une journée pour laquelle la ville de Bruxelles a choisi le Mercator comme fil conducteur. La boutique Neptunus sera également de la partie.

En juillet 2001, le Mercator sera de retour à Anvers afin de participer à la "Cutty Sark Tall Ships Race".

### **Soutenez l'ASBL Mercator**

Vous pouvez soutenir l'ASBL Mercator en versant une cotisation annuelle de 1000 francs en tant que membre de soutien, de 5.000 francs comme membre protecteur ou de 10.000 francs pour devenir membre d'honneur.

Les membres bénéficient de l'accès gratuit au navire pendant les heures d'ouverture.

Ces montants peuvent être versés au numéro de compte 799-5549176-02 de l'ASBL Mercator, 1930 Zaventem, avec mention "Cotisation Mercator" ou sur le compte 426-3157344-69 de l'ASBL Fondation des Monuments et Sites avec communication "soutien au Mercator". Une attestation fiscale sera délivrée pour tout versement de plus de 1.000 francs sur ce deuxième compte.

*J.C. Vanbostal*



# Onze Marine op de elektronische snelweg

## een kennismaking met de webmasters

In een tijdperk waarin de informatiestroom dankzij het internet niet meer is te stuiten en zelfs nooit geziene snelheden aanneemt, stonden wij even stil! Wij hielden even halt, want voor de vanzelfsprekendheid die rond het world wide web heerst, hangt nog steeds een gordijn. En hierachter zitten de stille werkers verborgen. In internettermen heten ze "webmasters": de personen (mensen van vlees en bloed) die zo'n webpagina ontwerpen, verspreiden, actualiseren én promoten. We trokken dat gordijn eventjes opzij, zodat u kunt kennismaken met IOM Winkelmans en MTR Tilmans, François en Marc voor de vrienden...

**D**e marinewebsite bestaat nu ongeveer twee jaar. De huidige webmasters zijn er niet de creators van, maar namen in maart '99 het beheer ervan over van IMP Brouwers en MTR Vandenbossche. Wel gaven François en Marc de site zijn huidige gestalte: een zeer informatieve webpagina waar iedereen die in onze marine is geïnteresseerd, wel iets naar zijn gading vindt. Uiteraard is er een nieuwsrubriek, een overzicht van scheepsactiviteiten, oefeningen, reisverslagen, aankondigingen van maritieme events allerhande, een voorstelling van onze vloot en een degelijke presentatie van onze toch al nobele geschiedenis.

**François:** "De website van de Marine is opgebouwd uit actieve en niet-actieve onderdelen. Hierop stelt de Marine zich voor. De actieve onderdelen zijn het volgen van de schepen en hun oefeningen. De niet-actieve onderdelen spitsen zich toe op vaste diensten die zullen worden voorgesteld".

De taak van de webmasters bestaat erin om zowel op technisch als op inhoudelijk vlak een goed functionerende en presentabele site te creëren, hoewel onze webmasters voor de inhoudelijke inputs van andere mensen en diensten afhankelijk zijn.



IOM Winkelmans en MTR Tilmans de webmasters van onze website

Foto: P. Hornez

Enkel op spelling en grammatica voeren zij nog een nauwgezette controle uit. De eindverantwoordelijkheid voor de inhoud ligt bij het hoofd van de dienst Publieke Relaties. Naar vertrouwelijkheid van de informatie toe, is dat een heel gevoelige en delicate verantwoordelijkheid. Marc Tilmans heeft het zelfs over "fluwelen handschoenen"...

**Marc:** "Een goed voorbeeld hiervan is het dagelijks volgen van een schip op zee. Soms krijgen we hierover wel vragen per e-mail maar je zult steeds merken dat we bij een reisroute alleen de aanleghavens vermelden. De koers die een schip vaart en waar dat schip zich op een bepaald ogenblik op zee bevindt, behoren niet tot de informatie die je via het internet publiek mag maken".



Het gedeelte waar de actuele scheepsreizen door middel van fotoreportages worden gevolgd, is de populairste rubriek. De families van opvarenden die door een operatie weg van huis zijn, volgen op die manier het schip. We kunnen ons dan ook niet van de indruk ontdoen dat families en sympathisanten via dit medium met de marine in contact proberen te komen...

**François:** *"De meeste e-mails komen echter van mensen die carrière willen maken bij de Marine. Op specifieke vragen hieromtrent antwoorden we niet zelf. Die worden naar ofwel de dienst Publieke Relaties ofwel naar Infosemi doorgestuurd. Wel maken we er een erezaak van om elke e-mail te beantwoorden met het gevolg dat we eraan gaven. Het beantwoorden van de mailtjes is een elementaire vorm van beleefdheid en daar hebben wij een punt van gemaakt. Altijd zullen we ons daar aan houden".*

Dagelijks worden statistieken gemaakt van het aantal bezoekers van de website. De laatste drie maand gingen we er met dertig procent op vooruit. In de maand april werden 296.000 hits geteld. Dat zijn er goed 50.000 meer dan voor de website van de Luchtmacht, wat uiteraard een mooi resultaat is. Toch loopt bij het draaiende houden van zo'n internetpagina niet alles van een leien dakje. Voor Marc en François is nieuwsgaring zo'n heet hangijzer. Binnen de Marine heerst nog steeds een tendens waarbij de nieuwsstroom uitsluitend vanwege enkele bereidwilligen komt. In elk kwartier is er wel een bereidwillige ziel maar eigenlijk zou alle informatie massaal moeten binnenlopen bij de IRP-dienst die ze gebundeld en gestructureerd kan doorspelen.

Een internetpagina moet er ook grafisch en beeldtechnisch perfect uitzien, wil ze de bezoeker blijven boeien. Ook hier moeten webmasters steeds de actualiteit op de hie len zitten. Marc Tilmans: *"Op eigen initiatief hebben we over bepaalde grafische programma's cursussen gevolgd. In eerste instantie was dat niet echt internet-minded. We moesten eerst de grafische technieken onder de knie krijgen. Nadien probeerden we via research uit te vinden hoe we een zo goed mogelijk beeld zo licht mogelijk konden maken (in bytes uitgedrukt). De gebruiker moet het gewenste scherm immers zeer snel kunnen openen. Daar komt het op aan".*

**François:** *"Het niveau waar we nu staan, hebben we voor een groot deel aan onze eigen inzet te danken. Er is vooreerst het eergevoel tegenover onze Marine maar we willen gerust ook de concurrentie met andere machten aangaan".*

Contacten zijn er ook frequent met de webmasters van buitenlandse marine-sites. Hierbij gaat het in hoofdzaak om uitwisseling van foto's. Vorig jaar hebben onze N3-diensten voor het eerst een oefening gevolgd via het internet. Dagelijks kregen ze via de Zweedse marine informatie binnen over een oefening in de Baltische Zee waaraan ook de Belgen deelnamen. En in die richting gaat ook het ideaalbeeld dat onze webmasters van het internet ten dienste van de marine hebben. François: *"Het zou mooi zijn als onze website voor iedereen een echt werkinstrument zou zijn. Met extra personeel zouden we de site kunnen uitbreiden naar een handige tool voor elk schip dat zich om het even waar in de wereld bevindt. Stel je voor dat een scheepscommandant of een beman-*

*ningslid een probleem heeft en om een of andere reden het thuisfront moet bereiken maar niet goed weet waarheen. Voor ons is het de ultieme doelstelling om de meest mogelijke informatie op de site te plaatsen zodat die als leidraad zou kunnen dienen voor al onze marineschepen in het buitenland enerzijds, maar ook voor het thuisfront naar de schepen toe. Een ideale situatie zou zijn dat in elke basis een soort "verantwoordelijke internet" zou worden aangeduid. Die mensen zouden als groep voldoende informatie kunnen aanbrengen om de site optimaal te updaten. Iedereen vindt onze site wel tof maar de mogelijkheden ervan zijn aan de top blijkbaar nog niet echt duidelijk. De internetpolitiek binnen onze Marine is nog niet echt gedefinieerd en mist wat structuur maar zelf zijn we voldoende gemotiveerd om er nog een hele tijd mee door te gaan. Vooral de resultaten van onze website, in vergelijking met de andere machten, sterken ons".*

De marinewebsite is uw bezoek meer dan waard! Ga gerust eens kijken en laat onze webmasters weten wat uw bevindingen zijn. François en Marc stellen ideeën ter verbetering van de site enorm op prijs.

F. Bruneel

Surf naar

[www.mil.be/marine](http://www.mil.be/marine) [www.mil.be/marine](http://www.mil.be/marine) [www.mil.be/marine](http://www.mil.be/marine) [www.mil.be/marine](http://www.mil.be/marine)



# Info Marine

De Stafchef van de Marine spreekt over het programma voor de modernisatie van het leger 2000-2015

Le Chef d'Etat-Major de la Marine parle du programme de modernisation de l'Armée 2000-2015



Zoals u wellicht reeds via de media vernam, keurde de Ministerraad op 12 mei het "strategisch plan voor modernisatie van het Belgisch leger 2000-2015", voorgesteld door de Minister van Defensie, goed.

Dit plan is strategisch en bevat dus niet de uitvoeringsmodaliteiten. Deze moeten nog worden bepaald. De Generale Staf en de staven van de verschillende machten zullen nu gezamenlijk bestuderen hoe het plan zo efficiënt mogelijk kan worden uitgewerkt.

Het is onze plicht, als militair en als burger in dienst van Defensie en dus van de Natie, om met loyaliteit de beslissingen, genomen door de politieke autoriteiten, uit te voeren.

Voor de Marine behelzen de belangrijkste aspecten van dit plan, behalve de herstructurering van de staven, enerzijds het personeel en anderzijds de investeringen.

Het plan voorziet tegen 2015 een reductie van de personeelsomvang met 8000 personen. Er werden sociale maatregelen genomen opdat deze vermindering de belangen van de militairen niet zou schaden. De invloed van deze reductie op de Marine is nog niet bepaald.

Comme vous l'avez sans doute déjà appris au travers des médias, le « plan stratégique pour la modernisation de l'Armée belge 2000-2015 » proposé par le Ministre de la Défense a été approuvé par le Conseil des Ministres le 12 mai dernier.

Ce plan est stratégique et ne reprend donc pas les détails d'exécution qui sont encore à déterminer. L'Etat-major Général et les Etats-majors des Forces vont maintenant étudier, en concertation, la manière la plus efficace de mettre en œuvre ce plan.

Il est de notre devoir de militaire et de civil au service de la Défense et donc de la Nation, d'exécuter avec loyauté les décisions prises par les autorités politiques.

Pour la Marine, les aspects les plus importants de ce plan concernent en dehors de la restructuration des Etats-majors, d'une part le personnel, d'autre part, les investissements.

Le plan prévoit à l'horizon 2015 une réduction de l'enveloppe du personnel de 8000 hommes. Des mesures sociales seront prises afin que cette diminution ne lèse pas les droits des militaires. L'influence de cette réduction sur la Marine n'est pas encore déterminée.



## Info Marine

Op het vlak van de investeringen hebben de politieke autoriteiten van ons land beslist om het programma voor de bouw van nieuwe kustmijnenvegers te schrappen. Wel vroegen ze een studie uit te voeren over de toekomst van het vegen als onderdeel van de mijnenbestrijding. Het is nu aan ons om voor deze problematiek andere oplossingen te vinden.

De vervanging van onze fregatten is vanaf nu ingeschreven in het investeringsplan van de regering. De bevoegde secties op de staf werken reeds aan dit project, in een hechte samenwerking met de bevriende marines. In afwachting van de vervanging zullen onze actuele fregatten worden gemoderniseerd, zowel op technisch vlak als voor wat betreft het comfort van de bemanningen. Ook de mijnenjagers vormen het onderwerp van een update van hun operationele capaciteiten.

Tenslotte bevestigde de regering de intenties van onze minister om op korte termijn en in internationaal verband een strategisch transportschip aan te schaffen.

De opties voor het volgende decennium zijn genomen en het is aan ons om erover te waken dat het plan toegewijd en efficiënt wordt uitgevoerd, zodat we aan de Natie een hulpmiddel ten dienste kunnen stellen dat even competent en efficiënt is als vandaag.

Dit alles zal enkel mogelijk zijn met uw toewijding, professionalisme en een feilloze motivatie.

Ik ben ervan overtuigd dat we fier zullen mogen zijn op het resultaat. Onze kleuren zullen België met fierheid blijven vertegenwoordigen op alle wereldzeeën, net zoals dit in het jaar 2000 het geval is.

Au niveau des investissements, les autorités politiques de notre pays ont décidé de supprimer le programme de construction des dragueurs de mines côtiers mais elles ont demandé de faire une étude sur l'avenir du dragage comme composante de la lutte contre les mines et il nous appartient dès lors de trouver d'autres solutions à ce problème.

Le remplacement de nos frégates est désormais inscrit dans le plan d'investissement du Gouvernement et les sections concernées de l'Etat-major travaillent déjà à ce projet en étroite collaboration avec les marines amies.

En attendant leur arrivée, nos frégates actuelles seront modernisées, aussi bien au niveau technique que dans le domaine du confort des équipages.

Les chasseurs de mines feront également l'objet d'une mise à jour des capacités opérationnelles.

Enfin, le Gouvernement a confirmé les intentions de notre Ministre d'acquérir à court terme et en coopération internationale un navire de transport stratégique.

Les options sont prises pour la prochaine décennie, et il nous appartient de veiller à ce que ce plan soit réalisé loyalement et efficacement de manière à pouvoir continuer à mettre au service de la Nation un outil aussi compétent et efficace qu'actuellement. Ceci ne sera possible qu'avec votre dévouement, votre professionnalisme et une motivation sans faille.

Je suis certain que nous pourrons être fiers du résultat et que nos couleurs continueront à représenter fièrement la Belgique sur toutes les mers du globe comme c'est le cas en cette année 2000.

Divisieadmiraal - Amiral de Division

**VERHULST M.**

Stafchef van de Marine - Chef d'Etat-Major de la Marine



**Badge van de Marine**  
**Met dit kenteken mag U gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 36,- BEF portokosten

**Badge de la Marine**  
**Pour que les amis de la Marine se reconnaissent en toutes circonstances.**

Prix: 250,-BEF + 36,- BEF frais d'envoi



## DAGEN VAN DE MARINE 2000

## JOURNEES DE LA MARINE 2000

**Laat U op vrijdag 14 tot zondag 16 juli verleiden door de "Dagen van de Marine 2000"**

De Marinebasis Zeebrugge zal toegankelijk zijn voor het publiek van 11 tot 18 uur op vrijdag en van 10 tot 18 uur op zaterdag en zondag.

Deze dagen zullen plaats hebben in het kader van de Kamina, ons troepentransport die 50 jaar geleden België verlaten heeft richting Korea. De dienst Publieke Relaties van de Marine zal een tentoonstelling verzorgen over de heldendaden van dit legendarische schip.

Vanzelfsprekend zijn het de militaire schepen van binnen- en buitenland die de grote massa blijven aantrekken. De schepen zullen te bezichtigen zijn op vrijdag van 11 tot 12 uur en van 13.30 tot 17.30 uur, op zaterdag en zondag van 10.30 tot 12.00 en van 13.30 tot 17.30. Zie folder bij uw Neptunus.

**Du vendredi 14 au dimanche 16 juillet, laissez-vous séduire par les "Journées de la Marine 2000"**

La Base Navale sera accessible au public le vendredi de 11 à 18 heures et le samedi et dimanche de 10 à 18 heures.

Ces Journées seront placées sous le signe du Kamina, notre transport de troupes qui a quitté la Belgique il y a juste 50 ans emmenant nos militaires vers la Corée. Le Service des Relations Publiques de la Marine vous présentera une exposition retraçant l'épopée de ce navire mythique.

Mais ce sont bien évidemment les navires militaires belges et étrangers qui attireront la toute grande foule. Les navires seront accessibles au public le vendredi de 11 à 12h et de 13h30 à 17h30, les samedi et dimanche de 10h30 à 12h et de 13h30 à 17h30. Le dépliant de cet événement est joint à votre revue.



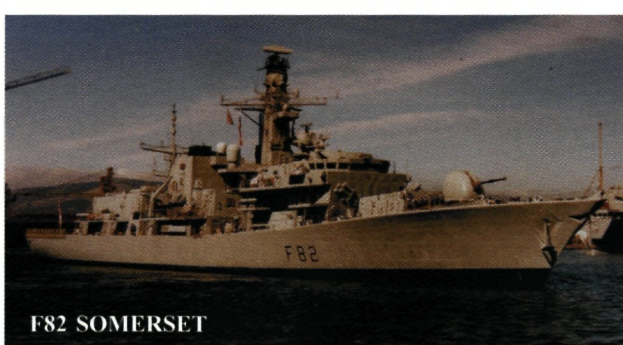
291 ORZEL



M343 HINNOY



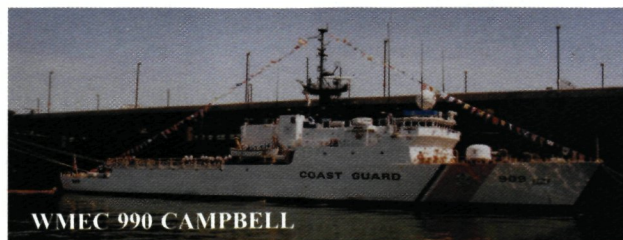
A512 MOSEL



F82 SOMERSET



M1064 GROMITZ



WMEC 990 CAMPBELL



### AP957 KAMINA in wederopbouw

Tijdens de Dagen van de Marine organiseert ZS/IRP een Kamina-tentoonstelling in de marinebasis van Zeebrugge. Hoogtepunt wordt een heuse Kaminadag op 16 juli. Inmiddels lopen de voorbereidingen van deze expositie reeds volle vaart. Eén van de onderdelen ervan is de reconstructie van een gedeelte van de Kaminabrug.



Kwartiermeester Dominique Dussolier, die reeds een prachtige CMT-maquette bouwde voor het Koninklijk Legermuseum, timmert volop aan zijn nieuw pronkstuk.

De maquette, gebaseerd op de originele plannen van de Kamina, wordt een gevaarte van ruim zes meter lang en vijf meter hoog. Ook al is er nog heel wat werk aan de winkel, de houten constructie is nu reeds indrukwekkend. Omdat Dominique in zijn bescheiden Brusselse werkplaats niet over de nodige ruimte beschikt, week hij uit naar CME/CASCO/TIM in Zeebrugge. Hier biedt "de timmerij" hem immers de nodige infrastructuur voor de bouw van zijn Kamina. Dit atelier telt negen timmerlui die het mooie Sint-Jozefsambacht als vanouds maar met de modernste machines beoefenen. Men werkt er hoofdzakelijk voor onze schepen. Op onze vraag wat er tegenwoordig op polyester- en metalen schepen nog uit hout is vervaardigd, antwoordde een enthousiaste medewerker: "Het informaticatijdperk is ook op de schepen definitief aangebroken en wij maken tal van computerkasten. Ook bij de vernieuwing van het scheepsmeubilair doet men vaak beroep op ons. Metaal moet hierbij vaak wijken voor de warmte van hout. En onlangs vernieuwden we de ganse wardroom van de Godetia".

Voor de Kamina-tentoonstelling zoekt ZS/IRP zoveel mogelijk namen en coördinaten van Kamina-oudgedienden

### Le AP957 KAMINA en reconstruction

ZS/IRP organise pendant les journées de la Marine une exposition sur le Kamina à la base navale de Zeebrugge. Le point d'orgue en sera la journée consacrée au Kamina le 16 juillet. En attendant, les préparatifs pour cette exposition vont déjà bon train. Un des éléments de l'exposition est la reconstruction d'une partie de la passerelle du Kamina. Le Quartier-Maître Dominique Dussolier, qui réalisa dans le passé une superbe maquette d'un CMT pour le Musée Royal de l'Armée, travaille comme un forcené à son nouveau "bijou". Malgré le fait qu'il y ait encore beaucoup à faire, la construction en bois est, à l'heure actuelle, déjà impressionnante. Du fait que Dominique, dans son modeste atelier à Bruxelles, ne dispose pas de l'espace nécessaire, il a émigré vers la menuiserie de Zeebruges (CME/CASCO/TIM) qui lui offre l'infrastructure nécessaire pour la construction de son Kamina. Cet atelier, doté des machines les plus modernes, compte neuf menuisiers. On y travaille principalement pour nos navires. On a posé la question: "Que confectionne-t-on encore en bois, sur des navires en polyester et en métal, de nos jours?".



La maquette, basée sur les plans d'origine du Kamina, sera un colosse d'environ six mètres de long, cinq de large et cinq de haut.

Foto/photo: F. Bruneel

Un collaborateur enthousiaste répond: "L'ère de l'informatique est définitivement arrivée sur les navires et nous devons fabriquer de nombreuses armoires pour les ordinateurs. On fait souvent appel à nous également lors du renouvellement du mobilier des navires. Dans ce cas-là, le métal doit souvent céder le pas au bois, plus chaleureux. Récemment, nous avons renouvelé tout le wardroom du Godetia".

Pour l'exposition Kamina, ZS/IRP recherche toujours les coordonnées d'anciens du Kamina.

contact: 02/701.33.06



### 1MC Bigneron wint hoofdprijs voor verdienstelijk werk

De generale staf van de Krijgsmacht stelt elk jaar een budget ter beschikking om militairen te belonen die zich naast hun gewone job op een onderscheidende manier verdienstelijk maken.

Dit jaar sleepte 1MC Bigneron van Eguermin de hoofdprijs van 45.000 BEF in de wacht. Daar waar zijn job enkel theoretisch onderricht betreft, verdiepte hij zich in de magnetische wetenschap en bouwde hij een driedimensionele maquette van een mijnenbestrijdingsvaartuig met degaussingsysteem.

Ruim één jaar werkte hij aan dit project maar het resultaat loont. Daar waar deze materie voorheen enkel via boekwerken en een beperkte praktijkles werd onderwezen, maakt de maquette de volledige theorie erg aanschouwelijk, wat een ernstige financiële en tijdsbesparing oplevert. Bovendien laat de maquette toe om alle anomalieën in de degaussing te simuleren en op te lossen. Voorheen was dat aan boord vrijwel onmogelijk zonder gevaar voor de operationele systemen. Dit project bezorgt Eguermin alvast wat extra-uitstraling binnen de NATO, voor wat de opleiding binnen het domein van mijnenbestrijding betreft.

### Le 1MC Bigneron remporte le premier prix du travail méritoire

L'Etat-Major Général des Forces Armées met, chaque année, un budget à disposition afin de récompenser les militaires qui se sont montrés, à côté de leur job habituel, particulièrement méritoires. Cette année, le 1MC Bigneron d'Eguermin s'est emparé du premier prix de 45.000 BEF. Alors que son travail ne concerne que l'enseignement théorique, il s'est plongé dans la science du magnétisme et a construit une maquette tridimensionnelle d'un chasseur de mines équipé du système de degaussing. Il a travaillé environ un an à ce projet mais le résultat est payant. Auparavant, cette matière n'était enseignée qu'au moyen de quelques livres et d'un nombre limité de cours pratiques. Maintenant cette maquette rend toute la théorie plus tangible, ce qui constitue une économie de temps et d'argent considérable. De plus, cette maquette permet de simuler les anomalies dans le degaussing et de les résoudre. Dans le passé, ceci était quasi impossible à bord sans mettre les systèmes opérationnels en danger. Ce projet ajoute à la renommée d'Eguermin au sein de l'OTAN, en ce qui concerne l'enseignement dans le domaine de la lutte contre les mines.



De motivatie van Serge Bigneron werd terecht beloond.

La motivation de Serge Bigneron est récompensée à juste titre.

Foto/photo: J.C. Vanbostal





## STROOMBANK 2000

Van 14 tot 19 mei organiseerde de zeilschool van de Marine de "31<sup>ste</sup> Stroombank". De wedstrijd was initieel voorzien in het cursusprogramma voor de leerlingen Officier, onderofficier en B4. Hedendaags dient het eerder tot de promotie van de zeilsport binnen de Krijgsmacht. De wedstrijd bestaat uit 5 disciplines, namelijk roeien, zeilen op walvisloep, op 470 (een eenheidsklasse), caravelle (een lesboot) en uiteindelijk zwemmen.

Er stonden vijf ploegen aan de meet voor het behalen van de wisselbeker Admiraal Van Dyck: één Luchtmachtploeg, één Landmachtploeg, de "masters" (oudgedienden van de Marine) en ja raar maar waar twee Marineploegen.

We hadden de eerste dag de ideale voorwaarden om een roeiwedstrijd te organiseren met name 25 graden, zon en een licht zuchtje wind kwestie dat we wat afgekoeld werden tijdens onze verhitte strijd. Spijtig genoeg was onze Schipper verliefd geworden op een boei zodat we in de 1<sup>ste</sup> manche hopeloos de laatste werden. Door het inzetten van onze joker (wie is dat eigenlijk) werden we in de tweede manche eerstes en in de derde manche tweedes. Niettemin is het een wedstrijd waar alle tijden opgeteld worden en gezien onze aanraking met de boei konden onze andere tijden het tij niet meer omdraaien. We eindigden laatste, niettemin was het een leuke strijd en ideaal voor de teamspirit in onze ploeg.



Ook op de tweede dag waren de weergoden ons welgezind. Prachtig weer met een briesje uit het zuidwesten zijn een ideale cocktail om met een walvisloep te zeilen op zee. Initieel ging ik schipper spelen, maar na overleg met John Taymans en Jo Calmeyn besloten we om de schrik van Jo voor boeien te overwinnen door haar de eer te laten ons te schipperen. Op zee zeilen is uiteraard totaal verschillend dan zeilen op een plas. Je moet rekening houden met ver-

schillende factoren zoals de wind, de deining en zeker niet te vergeten de stromingsrichting. Ik nam de problemen voor mijn rekening, John verzorgde (voor de laatste keer, want hij gaat op pensioen) de zeilstanden, Jo voer haar koers en Luc en Robert zorgden voor de fok en de nodige ballast. Het parcours was een aangeename banaan (geen bijbedoeling a.u.b) d.w.z een startboot (De Valcke) en de startboei in het midden en op de twee uiteinden van de banaan, een bovenwindse en benedenwindse boei (t'is toch moeilijk dat zeilen). Gezien de voorliefde voor boeien kon Jo het in de eerste manche niet laten en moesten we uit parcours een straf rondje varen. Dan maar zoeken naar een tactische zet waardoor we weer op kop kunnen varen. Het kon niet



baten bij het ronden van de bovenwindse boei vaarden we lichtjes tegen het roer van de Masters en kregen we van hen een protest d.w.z weer een straf rondje om je protest kwijt te schelden. Niet zozeer sportief van de masters, maar ja reglementen zijn gemaakt om gevolgd te worden. Maar het geluk en het inzicht van de stroom reddden onze positie en we werden uiteindelijk de eersten, 3 meter voor de masters.

De tweede manche was eveneens spannend deze keer zonder straf rondje en alweer het winning team, weer een eerste plaats voor de Marine. Driemaal is scheepsrecht, niettemin speelde de wind ons parten. Op 100 meter van de aankomst draaide de wind 90°. Ik zag het niet tijdig in zodat de Landmacht won met 2 meter voorsprong. Een spannende dag die eindigde met de nodige bliksem en regen.

De derde dag werd het walviszeilen afgelast gezien het slechte weer. Er werd uitgeweken naar de Spui-kom om 470 te zeilen. Maar deze keer hadden de weergoden ons vergeten en kapseisde de ene na de andere (de zwemproef was pas de vrijdag). De jury nam een wijs besluit door de wedstrijden af te gelasten.



## Info Marine



Op de vierde dag werd er met twee types boten gezeild op de spuikom namelijk de caravel en 470. Er werden 7 manches gezeild op 470 en 6 op caravelle. Alweer een Marineploeg op kop. Yvan Braeckveld won overtuigend met zijn team. Last but not least de vijfde dag, de vrijdag werd de zwemproef gestreden in het zwembad van de Marinebasis te Zeebrugge. Mijn ploeg had niet genoeg zwemmers zodat ze alweer de joker moesten gebruiken (wie is dat toch?). De eerste proef bestaat uit het zwemmen met een overall en een reddingsvest aan naar een vlot. Daar moet je zo snel mogelijk in het vlot kruipen en de Marinevlag in de lucht houden. Na het nodige trek en sleurwerk, kopstoten en stampen werd ik in het vlot gehesen en probeerde ik half verdoofd van de slagen de vlag in de lucht te houden. De Landmachtploeg dacht dat zij de proef spannender kon maken door de vlag weg te steken voor hun Luchtmacht collega's. Een onschuldige daad die door de jury zwaar werd betegeld. In de tweede proef

is snelheid de troef. Een aflossingswedstrijd van 300 meter waarbij de laatste zwemmer 100 meter voor zijn rekening neemt. Bart Decloedt zette zijn beste been-tje voor, doch was het de tweede Marineploeg die eerste eindigde. Uiteindelijk eindigde Marine Oostende op de vijfde plaats, Luchtmacht op de vierde plaats, Master op de derde plaats en wij verloren met een verschil van 2 punten van de Landmacht die eerste eindigde. Een leuke vijfdaagse die met een receptie eindigde. Spijtig genoeg verlaat John de dienst en zal ik een goede zeilfreak verliezen die me zeer veel tips leerde, altijd positief denkend was en eveneens de zeilsport promootte in onze Marine. Hopelijk zien we mekaar nog op andere zeilhappenings. Ook wens ik de ploeg van de zeilschool te danken met name Arlette, Ronny, Dany en Dirk voor hun inzet en toewijding voor het zeilen. Hopelijk tot volgend jaar met nog een grotere Marine deelname.



De ploeg van de Landmacht won met 82 punten. Gefeliciteerd.

H. Rubbens

	SODIPA roeien		WALVISSLOEP zeilen dag 1		CARAVELLE		470		ZWEMMEN		TOTAAL	PLAATS
	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten		
MARINE	5	10	1	20	1	20	3	14	2	16	80	2
MARINE Oostende	4	12	4	12	4	12	5	10	1	20	66	4
LUM	3	14	5	10	5	10	4	12	3	14	60	5
LM	1	20	2	16	2	16	1	20	5	10	82	1
MASTERS	2	16	3	14	3	14	2	16	4	12	72	3



## Uitgave van 2 nieuwe telekaarten

De verenigingen **Neptunus** en **Nautica**, hebben het genoegen de uitgave te melden van twee telekaarten in het kader van de "**Dagen van de Marine**" 2000.

Deze telekaarten, ontworpen door **Didier Mangelinckx**, stellen de fregatten **LTZ V. Billet** en de **F911 Westdiep** voor. Het betreft chipkaarten van Belgacom van **5 eenheden** uitgegeven op een beperkte eenmalige oplage van **1.000 exemplaren**. Elke kaart wordt ingelijst in een prachtige kleurenfolder die de geschiedenis van het geïllustreerde schip vermeldt.

Deze telekaarten worden verkocht voor de prijs van 600,- BEF per kaart (portokosten inbegrepen).

Ze kunnen besteld worden door het storten van het overeenkomstig bedrag op rekening:

**000-1716059-32**

**Nautica PB 20, 8310 Brugge**

Mededeling: Telekaart "LTZ V. Billet" en/of "F911 Westdiep".



## Parution de 2 nouvelles télécartes

Les associations **Neptunus** et **Nautica** ont l'immense plaisir de vous annoncer la parution de deux cartes téléphoniques éditées à l'occasion des "**Journées de la Marine**" 2000.

Ces télécartes, dessinées par **Didier Mangelinckx**, représentent les frégates **LTZ V. Billet** et le **F911 Westdiep**. Il s'agit de cartes à puces de Belgacom de 5 unités. Elles sont tirées à **1.000 exemplaires** et ne seront jamais rééditées. Chaque carte est insérée dans un superbe présentoir couleur retraçant l'histoire du navire illustré.

Ces télécartes seront vendues au prix de **600,-BEF** par carte (frais de port compris).

Elles peuvent être commandées en versant le montant correspondant au nombre de cartes désirées sur le compte:

**000-1716059-32**

**de Nautica PB 20, 8310 Brugge**

Communication: Télécarte "LTZ V. Billet" et/ou "F911 Westdiep".



### BGS8 kleedt de Marine

**W**ist u dat het magazijn kledij en uitrusting in Oostende (BGS8) meer dan 3.500 verschillende artikels beheert? Die variëren van een simpel paar schoenveters tot de officierssabel en onderweg komen we nog matrassen, veiligheidshelmen en meer dan vijfhonderd verschillende vlaggen tegen. Daarnaast is er ook een stock van ruim 25 km. stof voor de confection van uniformen. De capaciteit van BGS8 bedraagt ongeveer 2.600 m<sup>3</sup>, verdeeld in zowat 2.000 verschillende lokaties. Als klanten heeft dit moedermagazijn uiteraard de schepen maar in hoofdzaak ook de QM van Zeebrugge. Naar deze klant vertrekt per week gemiddeld zes tot acht m<sup>3</sup> materiaal, goed voor zo'n 750 à 1.000 kg. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de uniformen naar maat, welke de productiefirma rechtstreeks aan de QM levert. Een bijzonderheid zijn de tropenuniformen waarvoor men de behoeftes speciaal programmeert in plaats van te stockeren. De geleverde uniformen moeten immers dezelfde witte tint hebben als de uniformen reeds in gebruik. Dat is ook de reden waarom de Marine zelf de stof voor de confection van de gewone uniformen stockeert. De Marine probeert ook de mode te blijven volgen. Zo kregen onlangs de werkbroecken een nieuwe snit en vervaardigt men ze uit een stof die een grotere vuurbestendigheid heeft als de vorige. Op die manier blijft het nuttige aan het aangename gekoppeld.

### BGS8 habille la Marine

**S**avez vous que le magasin Habillement et Equipement (BGS8) d'Ostende gère plus de 3.500 articles différents? Que ceux-ci varient de la simple paire de lacets de chaussure, jusqu'au sabre d'officier en passant par des matelas, casques de sécurité mais aussi plus de 500 différentes sortes de drapeaux. Il y a également en stock plus de 25 kilomètres de tissu pour la confection d'uniformes.

La capacité de stockage de BGS8 est de  $\pm 2.600M3$  départagé  $\pm 2.000$  localisations différentes. BGS8 a comme clients les navires mais aussi et principalement le QM de Zeebrugge. Il part en moyenne de 6 à 8 m<sup>3</sup> par semaine vers ce client pour un moyenne de 750 à 1.000 kilogrammes par semaine. Tout ceci sans compter les tenues commandées par le système du sur mesure, lesquelles sont directement livrées au QM. Une particularité cependant, pour les tenues tropicales, celles-ci ne seront pas stockées mais font l'objet de programmations afin que les tenues livrées restent de la même teinte blanche que celles en utilisation. C'est pour la même raison que la Marine stocke du tissu pour la confection des tenues. La Marine essaie aussi de rester à la mode; en effet, il y a peu, les pantalons de travail ont bénéficié d'une nouvelle coupe et d'un tissu résistant mieux au feu que le précédent, comme quoi il y a moyen de joindre l'utile à l'agréable.

### Een niet te missen tentoonstelling in het Legermuseum

#### "De Zee : het andere Belgische front 14-18"

**O**p het gelijkvloers van Massief IV van de Bordiauhal, zullen de bezoekers de mogelijkheid krijgen zich in te leven in de woelige belevenissen van de Eerste Wereldoorlog. Mijnen, torpedo's, schaalmodellen, archieven en foto's herinneren u aan het leven van de mariniers gedurende die periode.

Deze nieuwe tentoonstelling vervolledigt de verzameling die gepresenteerd werd tijdens de nagedachtenis van de 80ste verjaardag van het einde van de Eerste Wereldoorlog.

Het museum is elke dag open van 9h tot 16h30 en de inkom is gratis.

Deze tentoonstelling loopt gedurende de ganse zomer.

Legermuseum  
Jubelpark 3  
1000 Brussel  
Tel : 02/737.78.55  
Fax : 02/737.78.02

### Une exposition à ne pas manquer au Musée de l'Armée

#### "La Mer: l'autre front belge de 1914-1918"

**A**u rez-de-chaussée du Massif IV du hall Bordiau, les visiteurs auront l'occasion de se trouver plongés dans la tourmente de la Première Guerre mondiale. Des mines, torpilles, maquettes, documents d'archives, photos retracent la vie des marins de cette époque.

Cette nouvelle exposition vient compléter la collection présentée depuis la commémoration du 80<sup>ème</sup> anniversaire de la fin de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale.

Le Musée est ouvert tous les jours de 9h à 16h30 et l'entrée est gratuite.

Cette exposition se tiendra tout l'été.

Musée Royal de l'Armée  
3, Parc du Cinquenaire  
1000 Bruxelles  
Tel : 02/737.78.55  
Fax : 02/737.78.02



### Militair kampioenschap Volley-ball

**N**a te hebben deelgenomen aan de voorronde behaalde de ploeg van Comopsnav de halve finale te Peutie door te winnen van 5TTr. In de finale ging het nu tegen de ploeg van de 10e Wing. Het was reeds de vierde keer dat beide ploegen het in finale tegen mekaar moesten opnemen, deze keer op 30 maart ll. te Duisburg. Niettegenstaande we vroeg vertrokken (7 uur uit Oostende) kwamen we pas rond 9u20 aan in het sportcentrum.

De aanvang van de match werd dan ook een tijdje uitgesteld, dit om de spelers toe te laten zich op te warmen. De felbetwiste eerste set werd verloren met 23-25.

Dankzij een betere organisatie bij onze ploeg en een paar misverstanden bij de tegenstrever, werd de tweede set gewonnen met 25-16.

Een overwinning zat erin!

Niettegenstaande de spanning die dergelijke finale meebrengt, kon de ploeg door blijk te geven van een zeer grote maturiteit, de stress de baas, met goede recepties, een puike techniek en doeltreffende tactiek, werd de derde en vierde set eveneens gewonnen met respectievelijk 25-20 en 25-21.

Flottielje admiraal Rosiers, Commandant van de operationele groepering van de marine, hield eraan iedere speler persoonlijk te feliciteren. Dit gebeurde op 4 april ll. in aanwezigheid van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Soetemans, sportofficier, die onze ploeg bij de finale had vergezeld.

### Championnat Militaire de Volley-ball

**A**près avoir participé au tour éliminatoire et remporté la demi-finale à Peutie en battant le 5TTr, l'équipe de COMOPSNV devait affronter l'équipe du 10 Wing en finale. Les deux équipes allaient pour la quatrième fois se rencontrer afin de disputer cette finale le 30 mars à Duisburg. Malgré le départ précoce (7 heures d'Oostende) nous ne sommes arrivés au centre sportif qu'à 9.20 hr.

Le début du match fut quelque peu retardé de manière à permettre aux joueurs de s'échauffer de manière appropriée. Après un premier set très disputé, nous avons dû nous incliner 23-25.

Lors du deuxième set, une meilleure organisation dans notre équipe et quelques mésententes dans l'équipe adverse nous ont permis de remporter celui-ci 25-16.

Dès lors, l'espoir d'une victoire était envisageable.

Malgré la tension que peut entraîner une rencontre en finale, l'équipe a fait preuve d'une excellente maturité et a bien su gérer son stress. C'est ainsi que suite aux bonnes réceptions, à la technique et à une bonne tactique, notre équipe a remporté le troisième et le quatrième set, respectivement 25-20 et 25-21.

L'Amiral de Flottille Rosiers, Commandant du commandement opérationnel de la Marine, a tenu à féliciter personnellement les joueurs pour leur prestation. Ceci s'est déroulé le 4 avril en présence du Lieutenant de Vaisseau de Première Classe Soetemans, Officier de sports, qui avait accompagné l'équipe lors de la finale.



1MR Hollevoet, 1SM Mille, 1MC Carbon, ADF Rosiers, 1MR Vermeersch, 1LV Soetemans, 1MR Brulez, 2MR Vanrillaer, 2MR De Wachter et 1MC Vanderlinden.

*1LV M. SOETEMANS DIRNAVZEB*



### Een bladzijde is omgedraaid

**N**amen als Hasselt, Herstal, Lokeren, Seraing zijn voor de marine niet enkel bekende plaatsen in België, maar ook namen van mijnenvegers van het type MSI (minesweeper inshore). Doch de tijd staat niet stil, de techniek gaat met grote sprongen vooruit met als gevolg dat deze eenheden in het begin van de jaren 90 gedeklasseerd werden en verkocht. De Merksem was de laatste MSI die tot voor kort nog in dienst was. Een deel van de reservestukken echter bevond zich nog steeds bij het niveau C te Oostende.

De staf van de Marine nam de beslissing dit materiaal eveneens te deklasseren. Een nieuwe uitdaging voor onze logistieke groepering en meer bepaald voor de dienst recuperatie. Inderdaad, hoe ging men ongeveer 3.000 verschillende artikels met een waarde van meer dan 130.000 Bf uit de rekken halen, klasseren en opslaan in afwachting van een definitieve beslissing nopens de bestemming van reservestukken gaande van de kleinste vijs tot de veel grotere motoren.

Maar zoals in de goede oude tijd trok men zijn plan. Er was een loods nodig! Geen probleem, een oude garage werd omgebouwd tot magazijn. Er was geen personeel? Men vond een oplossing: er werd een versterkingseenheid opgericht onder de leiding van een reserve oppermeester. Zelfs de informatica problemen werden door onze specialisten opgelost. Men kon dus aan de slag.

Stocknummer per stocknummer werd het materiaal door het versterkingspersoneel uit de rekken gehaald. Het juiste aantal werd genoteerd, een PV van deklassering werd opgemaakt en alles werd gerangschikt in kisten of op paletten. Dit was een moeilijke fase gezien het indrukwekkende volume reservestukken. Alle paletten en kisten werden daarna aan de dienst recuperatie overgemaakt om in het "nieuwe" magazijn te worden gestouwd, gerangschikt volgens PV nummer.

Blijft nog de vraag: wat zal met dit alles gebeuren?

Niets gaat verloren. Een deel zal zeker door de verkoopdienst (SGA/SDV) verkocht worden aan verschillende verenigingen die een MSI hebben gekocht, en een ander deel zal wellicht in één of ander museum belanden.

Ziedaar een bladzijde uit de geschiedenis van onze Marine die is omgedraaid. Een mooie episode werd afgesloten. Dankzij echter aan wat hier werd verwezenlijkt, kunnen onze MSI's nog van een verder bestaan genieten. En wanneer U ooit op een of ander kanaal of rivier een MSI ziet varen, weet dan dat dit het resultaat is van weinig middelen maar veel goede wil.

*IMC B. Ligios*

### Une page est tournée

**D**es noms comme Hasselt, Herstal, Lokeren, Seraing ne sont pas pour la Marine que des noms de villes connues de Belgique, mais aussi des noms de navires de type MSI (Mine Sweeper Inshore). Mais le temps passe et la technique évolue provoquant au début des années 90 le déclassement et la vente de ceux-ci, que de souvenirs! Le Merksem étant le dernier MSI encore jusqu'il y a peu en service, une partie du stock des pièces de rechange se trouvait toujours à Oostende au niveau C de la chaîne logistique de la Marine.

A la veille du troisième millénaire, l'état-major a décidé de déclasser ce matériel; un nouveau défi se présentait aux logisticiens, et plus particulièrement au service de récupération de la Marine. En effet, comment sortir, classer, et stocker plus ou moins 3000 articles différents d'une valeur de plus de 130.000.000 BEF, en attente d'une décision quant à la destination finale du moindre petit boulon jusqu'aux moteurs?

Comme au bon vieux temps, on a pas de pétrole mais on a des idées! Il fallait un hangar, pas de problèmes, d'un vieux garage on a constitué un magasin. Il manquait de la main d'oeuvre, toujours pas de problèmes, on a formé une cellule de renfort en personnel dirigée par un premier maître principal de la réserve. Il manquait également des moyens informatiques pour exécuter les PV de déclassement, la solution est venue de notre spécialiste en informatique.

Ayant tous les moyens en main pour exécuter notre travail, on pouvait enfin commencer. Le matériel est sorti des rayons par l'équipe de renfort, numéro de stock par numéro de stock, afin d'être contrôlé quantitativement avant d'être classé sur différentes palettes. Tout n'est toujours pas facile dans cette phase d'évacuation vu le volume impressionnant de pièces de rechange.

Toutes les caisses et palettes sont remises au service de récupération pour être stockées dans le "nouveau" magasin suivant l'ordre de classement des PV aussi exécutés par ce service.

Il ne reste plus qu'une question, que va-t-on faire de tout cela?

Rien n'est jamais perdu, une partie de ces pièces sera vendue par le service de vente (SGA/SDV) sans doute aux différentes associations ayant acheté un MSI et une autre partie du matériel alimentera les vitrines des musées.

Voilà, une page est tournée, grâce à ce travail nos bons vieux MSI pourront vivre encore plusieurs années, et si un jour vous voyez un de ces navires sur nos rivières et fleuves, c'est le résultat au départ de peu de moyens, mais de beaucoup de bonne volonté.



## Info Marine

### De Marine Codificateurs met SICAD2 in zee!

Dinsdag 29 februari 2000, eindelijk was het zover. De lang verwachte SICAD2 arriveerde bij de Marine. Het is een computer programma dat werd gemaakt in opdracht van het Spaanse Ministerie van Defensie en dat moet zorgen voor een nog betere uitwisseling van codificatiegegevens tussen de verschillende strijdkrachten, de NAVO landen, en sommige niet-NAVO landen die gebruik maken van NAVO Codificatiesystemen.

SICAD2 is voor de mensen van de Marine codificatie dienst de "missing link" richting BLC, het Krijgsmacht-bureau voor Codificatie. Het BCD, bureau Codificatie en Dotatie van de Marine, beschikt nu over een enorme database voor wat betreft artikelen identificatie en codificatie en kan rechtstreeks voor een gegevens input zorgen om de bestaande informatie up-to-date te houden.

De installatie verliep vlot, mede door de bereidwillige medewerking van de netwerk manager, en de ervaring van de mensen van BLC.

Het geheel werd geëvalueerd bij een heerlijke maaltijd waarbij de spreekwoordelijke Marine gastvrijheid nogmaals werd beklemtoond. Indien de andere "missing link" met name ILIAS, nu nog vlot tot stand komt, dan kunnen de Marine Codificateurs op beide oren slapen.

Wordt vervolgd...

### Le lancement du SICAD2

Mardi 29 février 2000, finalement on y est! Le SICAD2, longtemps attendu, est arrivé à la Marine. Il s'agit d'un programme d'ordinateur qui fut conçu pour le compte du ministère espagnol de la défense et qui doit contribuer à un meilleur échange de données de codification entre les diverses forces des pays de l'OTAN et de quelques autres, ne faisant pas partie de l'alliance, et employant ces mêmes systèmes de codification OTAN.

SICAD2 est pour le personnel du service de codification naval, le chaînon manquant pour le BLC, le bureau des forces armées pour la codification. Le BCD, bureau des codifications et dotations de la Marine, dispose maintenant d'une énorme banque de données en ce qui concerne l'identification et la codification des articles et peut directement agir par l'entrée de données pour maintenir à jour les informations existantes.

L'installation fut aisée, grâce à la coopération du directeur du réseau et l'expérience des gens du BLC.

L'ensemble fut évalué lors d'un splendide repas où l'accueil proverbial de la Marine fut mis, une fois de plus, en exergue. L'autre chaînon manquant, du nom de Ilias, sera assez vite réalisé, les codificateurs de la Marine peuvent dormir sur leurs deux oreilles.

Affaire à suivre...



*Hallo!*

*Hier ben ik, Max de nieuwe mascotte van de Marine  
Ik ben te koop bij Neptunus  
Mijn prijs? 395,-BEF + portokosten 58,-BEF  
op rekening 473-6090311-30  
met vermelding MAX 00243*

*Max, de lieve knuffel van de familie  
Ware grootte: 32 cm*

*Hello!*

*C'est moi Max, la nouvelle mascotte de la Marine  
Je suis en vente à Neptunus  
Mon prix? 395,-BEF + 58,-BEF de frais de port  
à verser au n° de compte 473.6090311-30  
avec ref. MAX 00243*

*Max, la peluche préférée de la famille  
Hauteur réelle: 32 cm*



# De *AMANDINE* gered uit de golven ...

In een vorige artikel (cfr. *NEPTUNUS* nr 255 - Juli 1999) hebben we de geschiedenis van de *O 129 AMANDINE* in de kijker gezet. We wisten toen reeds dat de stad Oostende door toedoen van de vzw "Maritieme Site Oostende" deze ex-IJs-landvaarder tot maritiem patrimonium uitgeroepen had en haar een speciale plaats in het hart van de badplaats reserveerde.

Het is zover! Sinds 14 mei jl. heeft de *O 129* definitief haar thuishaven gevonden. Tijdens de festiviteiten "Anker voor Oostende" en onder een stralende zon werd de *AMANDINE* reeds vroeg in de ochtend naar het Mercatordok gesleept. De volledig gerenoveerde *AMANDINE* zorgde voor de apotheose van het week-end toen twee reusachtige kranen met een hefvermogen van respectievelijk 600 en 800 ton haar met alle mogelijke voorzorgen en zeer traag uit het water hesen. Honderden toeschouwers hielden de adem in toen het gevaarte een 10-tal meter in de lucht steeg. Onder het bezorgde oog van projectverantwoordelijken zwenkte het 240 ton zware schip naar de kaai waar het met elegantie en uiterst voorzichtig in een dok geplaatst werd. Dit 'droogdok' is een kuipvormige betonnen constructie aan de gerenommeerde Visserskaai, ter hoogte van het station.

Rond het schip komt er een didactische ruimte zodat de *AMANDINE* als interactief museum nu eerder de toeristen dan wel de golven zal trotseren. Ongetwijfeld zal nog deze zomer dit project vele mensen lokken gezien voor de vakantieperiode de aanpalende constructies afgewerkt moeten zijn.



...honderden toeschouwers hielden de adem in wanneer het gevaarte in de lucht steeg...

Foto: Fr. Philips

Het project "*AMANDINE*" en haar rehabilitatie tot museum kan nu reeds geslaagd genoemd worden, niet alleen als gedurfde renovatie maar ook als sociaal project. Gedurende 2 jaar hebben zo'n een 80-tal werklozen en laag gekwalificeerde jongeren deelgenomen aan de werken om, al lerende, dit schip er weer als nieuw te laten uitzien. Meer dan de helft van hen heeft ondertussen dankzij deze 'scholing', een nieuwe baan gevonden. De heer ir. Nolf heeft niets dan lof voor de goede samenwerking met deze mensen. Door de gestructureerde aanpak van de werken met regelmatige werkritmes en de vorming van mensen in groepsverband hebben velen van hen een stiel onder de knie gekregen.

Erkenning en begeleiding heeft hun motivatie zodanig versterkt dat niet alleen het resultaat in de *AMANDI-*

*NE* te zien is maar dat zij ook voor hun verdere leven een positieve impuls kregen. Waar een wil is is een weg! We kunnen fier zijn op deze nieuwe bijdrage tot het maritieme patrimonium dat op zoveel wijzen een huzarenstukje blijkt en als voorbeeld kan dienen voor toekomstige projecten.

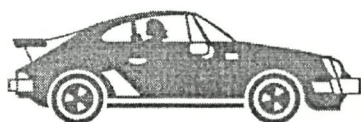
Saint Bernard du Spuikom





**Au service des membres de la communauté militaire**  
**Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap**

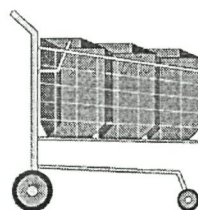
*Auto-école \**  
*Autorijschool \**



*Service social \*\*\**  
*Sociale Dienst \*\*\**  
 (ex ORAF) (ex IIIB)

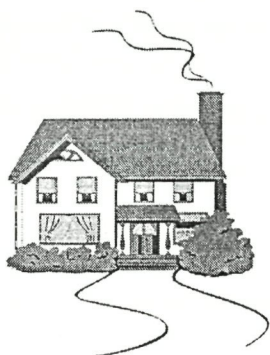


*Gardiennes \**  
*Onthaalmoeders \**

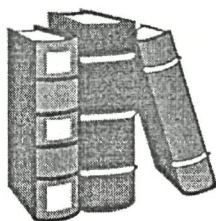
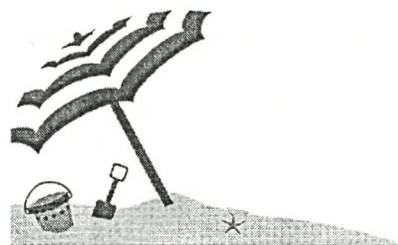


*Magasins \**  
*Winkels \**

*Vacances \*\*\**  
*Vakanties \*\*\**



*Logements \*\**  
*Huisvesting \*\**



*Lecture \*\*\**  
*Lectuur \*\*\**

*Sport \**



*\* En Allemagne*  
*In Duitsland*

*\*\* en Belgique*  
*In België*

*\*\*\* en Belgique et à l'étranger*  
*In België en buitenland*

Pour toute information, s'adresser à la Direction Information et Communication  
 Voor alle verdere informatie kunt u terecht bij de Directie Informatie en Communicatie  
 Tél. civil/Tel. burger 02/739.02.91 - Tél. militaire/Tel. militair 3687 ext. uitbr. 291 - Fax 02/739.02.24

OCASC, Chaussée de Louvain, 392 - 1030 BRUXELLES / CDSKA, Leuvensesteenweg, 392 - 1030 BRUSSEL

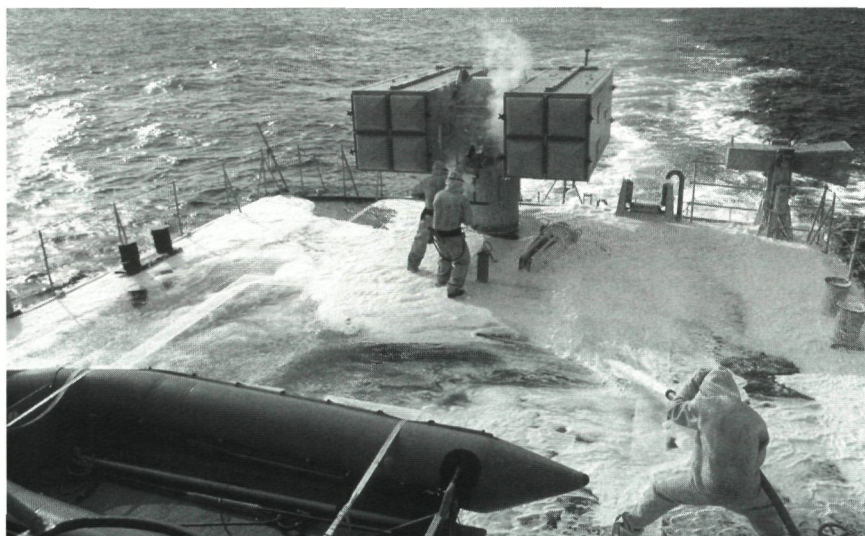


# Wielingen boekt succes in Stanavforlant

Op 9 april liep de F910 Wielingen de marinebasis van Zeebrugge binnen na zijn actieve deelname aan STANAVFORLANT, het permanente Navo-eskader in de Atlantische Oceaan. Het schip en zijn 163 bemanningsleden waren op 6 januari vertrokken. Gedurende deze drie maanden oefende de Wielingen in een task groep waarin ook de Nederlandse, Duitse, Franse, Spaanse, Britse, Amerikaanse en Canadese marines waren vertegenwoordigd. Twee grootscheepse operaties tijdens deze oefencampagne waren een "DISTEX" (distress exercice) en het steunen van de Amerikaanse kustwacht in de strijd tegen drugssmokkel in de Caraïben. Volgens de bemanning verliepen echter de contacten met alle andere deelnemende schepen uiterst vlot. Qua opgedane kennis en ervaring, kan de Wielingen een lijkig zeeverslag presenteren.

Ruim drie maanden duurde dus de Ropdracht van de Wielingen. Daarbij denken buitenstaanders in de eerste plaats steeds aan de achterblijvers: gezin, familie en vriendenkring. Zijn die stoere zeebonken dan echt zo lang, het lijkt wel meedogenloos, van de buitenwereld afgesloten? Of bestaat de mogelijkheid om regelmatige contacten met het thuisfront te onderhouden? We vroegen het aan korvetkapitein Rijckaert, tweede in bevel:

"We hebben vrij regelmatig in havens binnengelegen en daar hebben de mensen steeds de kans gekregen om telefoonkaarten aan te kopen waarmee ze het eerste contact met het thuisfront konden opnemen. Aan boord waren er een drietal telefoons voorzien, waarvan één constant ter beschikking van de bemanning stond. Zo kon de familie het schip opbellen. Uiteraard kosten die faciliteiten wel geld. Aruba is bijvoorbeeld een heel duur eiland waar men haast uitsluitend van het toerisme leeft. De telefoonrekeningen zijn uiteraard navenant. Bepaalde mensen vonden een goedkopere oplossing via specifieke providers. Van het internet konden we nog geen gebruik maken. Wel konden we via een satelliet op een marineserver terecht maar persoonlijke e-mails opvangen was niet mogelijk. Een satellietver-



binding kost heel wat per minuut. Momenteel loopt op de Wandelaar een proefproject waarbij mensen af en toe een e-mail kunnen versturen. Misschien biedt de toekomst een oplossing waarbij we via een modem aan boord bij een provider terechtkomen. Onze technische mensen en verbindelaars ontfermen zich daarover".

IMC Chapel, verantwoordelijke van het radiostation, haalde volgende anekdote boven: "Het drie maanden van huis zijn, leverde geen grote problemen op. Wanneer je bij de Marine bent, weet je sowieso dat je voor langere periodes van huis kan zijn. Tijdens deze reis kwam er heel re-

gelmatig nieuws van het thuisfront, zodat de link met de familie steeds behouden bleef. De postbedeling verliep heel wat vlotter dan in het verleden, dankzij het nieuw systeem met DHL en de verzendingsdienst. Eén keer liep het wel fout: Toen we in Roosevelt Roads (Puerto Rico) lagen, bleek de postzak in Kentucky te zijn aangekomen. Alles kwam terecht en we kregen die post tijdens de tweede aanlegbeurt. Dat was eigenlijk geen noemenswaardig probleem".

Uiteraard onderhielden "onze jongens" ook vriendschappelijke en sociale contacten met de bemanningen van de andere schepen. Je ligt im-





mers samen afgemeerd in de havens en 's avonds wordt al eens verbroederd. Elke avond organiseerde één schip een zogenaamd "socialising event" en nodigde de collega's uit. De smeltkroes van verschillende nationaliteiten leidde tot een bijzonder aangename sfeer.

KVK Rijckaert: *"Ik denk dat iedereen wel een vriend heeft gemaakt aan boord van elk schip. Het is misschien heel logisch dat wij iets gemakkelijker met de Nederlanders gaan praten. Er is immers de integratie van onze beide marines op het operationeel en trainingsgebied. Wij kennen hun werkmethodes en gezien onze gezamenlijke opleidingen in Den Helder zijn er in alle personeelscategorieën mensen die elkaar daar nog waren tegengekomen. En in Brugge kwamen de koks elkaar misschien al tegen. En voor de nederlandstaligen is de taal uiteraard een voordeel bij het leggen van contacten. Ook met de Engelsen werkten we heel intens samen. Dit schip had immers pas een NOST achter de rug en we constateerden dat ook heel wat van hun operationele werkmethodes met de onze overeenstemmen. Uiteraard is ook de Engelse taal een makkelijk werkinstrument. Op een avond organiseerden we hier het "frietkot". Daar kwamen heel wat Spanjaarden op af. Het frietkot bood alle vreemde bemanningen de kans*

*om hier echte Belgische frieten met stoofvlees en mayonnaise te komen eten. We merkten dat vooral de jongere mensen moeilijkheden hadden om met hun Spaanse vrienden te communiceren. Maar een zeeman trekt zich over het algemeen vrij behoorlijk uit de slag. Een woordje Engels, een woordje Frans, enkele Spaanse woorden daar tussenin, een hoop gebaren en dat leek al gauw te vlotten".*

### The disaster exercise

In de distrex-oefening was het de Wielingen die de opdracht kreeg om de allereerste verkenning te doen van een gesimuleerd door een tornado compleet verwoest gebied met ettelijke slachtoffers. Er zijn heel wat gewonden en doden en de infrastructuur is volledig weg. De opdracht was tijdens die eerste verkenning een algemene situatieschets op te stellen en de benodigde middelen en personeel in kaart te brengen. Er moet worden bepaald waar hoofdkwartieren en verzorgingscentra kunnen worden gebouwd en met alle verstrekte informatie moet de rest van de vloot in staat zijn om de hulpverlening optimaal uit te voeren. Doorgaans wordt deze taak toegekend aan een groter schip met meer personeel en modernere mogelijkheden. Door de maximale inzet en motivatie van de complete bemanning en extra

Nederlands personeel in versterking, bracht onze Wielingen zijn taak tot een goed einde. De rest van de vloot werkte de oefening perfect af, zich baserend op de adequate informatie door ons verschaft.

Precies omdat de Wielingen hier een opdracht kreeg die doorgaans aan grotere eenheden wordt toegekend, rees bij ons de vraag hoe de bemanning al dan niet vol be- en verwondering opkeek naar de mastodonten die langs zij kwamen varen. Hoopden zij stiekem ooit eens deel uit te maken van zo'n vervaarlijk uitzienende Amerikaanse destroyer of bleef de fierheid van het Belg-zijn recht overeind en voor de volle honderd procent intact...

MTR Delva, radarist/detector: *"Toen we in contact kwamen met andere schepen stelden we vast dat we qua installaties voor niemand moesten onderdoen. De Belgische Marine doet dan ook goeie inspanningen om heel het gebeuren te moderniseren. Zo werd er heel recent een heel moderne sonar geïnstalleerd. Collega's zijn speciaal hiervoor cursussen gaan volgen in Toronto. Uiteraard zijn bepaalde installaties op andere schepen meer geavanceerd als bij ons maar wij hebben voor andere zaken dan weer nieuwere zaken. Het gevoel van fierheid op het eigen schip is bij ons zeker aanwezig. Het enige waarin we misschien iets minder dan de anderen zijn, is de groot-*





*te van het schip. De Wielingen was wel één van de kleinere fregatten daar aanwezig, maar we zijn wel goed uitgerust. We voelen ons zeker niet de 'underdog'.*

MA1 Van den Brande, een vrouwelijk bemanningslid, vertelt lichtelijk geamuseerd: *"Als je bijvoorbeeld in een haven ligt en gaat wandelen, dan zie je alle schepen van ver liggen. En dan zie je zo'n klein 'Wielingske' en dan denk je van 'Ah ja, daar zit ik op'..."*

KVK Rijckaert: *"Het minderwaardigheidscomplex waar velen naar vissen, bestaat niet bij onze Marine. Ik ben ervan overtuigd dat wij met onze beperkte middelen en onze misschien iets kleinere schepen minstens zo goed het werk kunnen doen dat ons opgedragen wordt. En we hebben het hier over een grote variatie aan taken, weet je. We hebben in de Caraïben CD-ops gedaan, we hebben DISTREX gedaan. Met onze bescheiden middelen, gekoppeld aan de Belgische vindingrijkheid, komen we er wel. Soms kijk je wel eens naar die andere schepen. Qua tonnage zijn ze misschien wel dubbel zo groot maar ik denk soms dat ze ook dubbel zoveel problemen hebben. Ons klein schip wordt goed onderhouden en de mensen zetten zich hier 100 % in. We kunnen dan ook zonder problemen de ons opgedragen taken vervullen".*

### **Drugstraffie gecounterd en markt ernstig ondermijnd**

**T**ijdens zijn verblijf in de caraïben werkte de Wielingen ook mee aan een grootscheepse intergouvernementele anti-drugoperatie. De Amerikaanse ministeries van justitie en buitenlandse zaken waren de opdrachtgevers en de plaatselijke militaire autoriteiten zorgden voor de coördinatie.

VTZ Van Belleghem: *"Tijdens de CD-ops hadden wij een monitoring functie. Onze box (vierkante zone) werd 's nachts en overdag verschoven om een verrassingseffect in te bouwen. Per twee of drie schepen*



*had je zo'n box. De bedoeling was dat je patrouilleerde en heel wat lawaai maakte, iedereen opriep en zo. Je kon het een beetje vergelijken met een aangekondigde controle van de Rijkswacht. De resultaten zijn er wel naar en dat moet je ook analyseren. Bij een aangekondigde snelheidscontrole zul je bijvoorbeeld heel weinig chauffeurs op overdreven snelheid betrappen. In die zin hadden wij ook dat effect. Zo'n flottielje van zes à zeven schepen komt in die regio niet constant buiten. Het valt dan ook echt op en schrikt toch wel af....*

Zelf hebben wij geen actieve controles of boardings uitgevoerd. We hebben immers geen juridisch team aan boord. Deze taak was voor het Nederlandse schip Van Speyck dat er permanent is gestationeerd en wel juristen aan boord heeft. Gezien wij die rechtsmacht niet hadden, moesten we ons beperken tot monitoring en het doorgeven van contacten. Op die manier kon een oppervlakte- en een luchtbeeld worden opgebouwd en kregen we een duidelijk beeld van waar de voornaamste trafficlijnen zich bevinden. Het is wanneer je een goede situatieschets hebt, dat je makkelijker abnormale flows kan detecteren.

Een van de zwakkere punten was de feedback. We wisten dus niet echt of er daadwerkelijk vangsten volgden na onze signaleringen. Het was immers één van de eerste keren dat er op een dergelijke manier werd samengewerkt tussen de Amerikaanse burgerlijke en militaire autoriteiten en dat is een punt waar in de toekomst moet worden aan gewerkt. Wel kregen we dagelijks een update van de situatieschets vanwege de kustwacht. We wisten dus wel wat er in de regio gebeurde maar hadden niet echt een overzicht wat precies het gevolg was van de zaken die wij hadden doorgeseind. Temeer doordat het een zeer intense inzet vergt van het personeel, ook de uitkijks met nachtkijkers en zo, is het nogal frustrerend om op dat vlak geen feedback te krijgen. Dat staat ook in het rapport dat we naar de autoriteiten stuurden, na de ontplooiing aldaar en hopelijk wordt daar in de toekomst wel rekening mee gehouden."

Voor wat de anti-drugscampagne betreft, kreeg de Wielingen vijf dagen na het verlaten van het actiegebied een bericht van de verantwoordelijke Amerikaanse admiraal. Binnen zijn actieradius patrouilleerde het schip constant en gaf alle gegevens over verdachte schepen of bewegingen onmiddellijk door aan de Amerikaanse kustwacht die verdere actie nam. Volgens de autoriteiten daalde gedurende de periode dat STANAVFORLANT in de Caraïben aanwezig was, het geschatte drugtransport via de eilanden naar Amerika tot 40 % van het normale gebeuren. Door de militaire aanwezigheid in het gebied werd het risico te groot voor drugstraffie. Als secundair resultaat stelde men vast dat op het vasteland in de V.S. (en vooral in grote steden als New York) de prijs van cocaïne gewoonweg verdubbelde. Gelukkig is dit een ongoing operation want b.v. Nederland, Engeland, Frankrijk en Amerika hebben daar permanent een schip in de buurt. Het resultaat van onze actie was dus wel niet echt tastbaar of meetbaar. Er zijn dus geen honderden tonnen cocaïne in beslag genomen of vernietigd. Het belangrijk-



ste resultaat van de operatie is dat die grootscheepse drugsverscheppingen er nooit zijn doorgekomen. Op die manier wordt het voor dealers steeds minder winstgevend en wordt de markt ernstig ondermijnd.

### The american dream

**A**ls je de bemanning van de Wie-lingen over hun deelname aan deze oefening hoort vertellen, spreken tal van zaken tot de verbeelding. Onvermijdelijk sta je er bij stil dat ze per slot van rekening toch drie maanden in alle windstreken van het Amerikaanse continent verbleven. Van de Caraïben over New Orleans tot in de Canadese marinebasis Halifax in Nova Scotia, alles hebben ze met eigen ogen gezien, zelf meegeemaakt, intens beleefd. Welke herinneringen houden ze uiteindelijk aan Amerika over? Kun je deelnemen aan zo'n militaire oefening en nadien écht zeggen dat je Amerika hebt gezien? En hoe ervaar je als Europeaan de Amerikaanse mentaliteit en cultuur?

MTR Delva: "Op zee werd er constant het 'zes op zes af-systeem' toegepast. Vanaf het moment dat je afvaart tot op het ogenblik dat je een haven binnenloopt. Dat is wel zeer intens. Anderzijds gaf ons commando de toelating om in de ganse Stan-av-periode een tiental dagen onthef-fing van appel te krijgen. Dat betekent dat je in de havens enkele dagen op stap kunt gaan. Je hoeft enkel dagelijks eens het schip te contacteren en mee te delen waar je je bevindt. Zo krijg je de kans om wat meer van de streek te zien dan alleen maar het havengebied. De opwindendste ervaring was ongetwijfeld de carnavalsviering in New Orleans. Nergens ter wereld wordt carnaval zo gevierd als tijdens de "Mardi Gras". Amerikanen vertelden ons dat alles wat in Amerika normaal gezien niet mag, in die periode wel kan. Ook in Canada huurde ik met enkele collega's een wagen en zijn we in Nova Scotia drie dagen op trip geweest. We gingen daar naar een natuurpark en dat is heel mooi om

zien. Na een intense periode op zee, en zeker in ons geval, wanneer we constant naar dat radarscherm zitten te kijken, is het wel plezant om er eens drie dagen uit te zijn en zoals in New Orleans eens goed uit te bol te gaan".

1MC Chapel: "Je doet enkel de havens in de grootsteden aan en eigenlijk weerspiegelt dit niet de mentaliteit van het ganse continent maar het geeft toch wel een beeld. Ikzelf was voor de derde keer in Amerika en

eigenlijk was het wel een ontgoocheling. Amerika is op tal van vlakken ondermaats, wanneer je met Europa vergelijkt (cultuur, manier van leven, ...). Amerikanen trekken zich ook nergens van aan, hebben minder diepgang. Amerika is ook niet gezellig. Daarbij vergeleken is België een echt luilekkerlandje. Wij leven bourgondisch maar Amerika moet je zeker niet gaan opzoeken om eens goed uit eten te gaan. Daar heeft fastfood de overhand. The



Hier ziet u iemand in originele indianen-outfit voor Mardi Gras in New Orleans.



*American dream bestaat dus zeer duidelijk niet!"*

MA1 Van den Brande: *"Ik was nog nooit in Amerika geweest, wel in Canada. Ik ben blij dat ik deze reis met het schip heb gedaan, want eigenlijk zou ik nooit naar Amerika op vakantie gaan. De mentaliteit is compleet verschillend. Amerikanen overdrijven nogal vaak in hun manier van doen. Bij de Canadezen zou ik me goed voelen. Ik denk dat de Canadezen alles serieuzer opnemen. Ik kan verkeerd zijn maar ik denk dat die minder overdrijven en ook properder zijn. Tijdens verblijven in vreemde havens, spendeerde ik mijn geld aan dingen die voor mij belangrijk waren: in plaats van een dure inkomprijs voor Disneyland te betalen, heb ik vooral aankopen van kledij gedaan. Ik deed één of twee excursies maar achteraf heb ik niet echt het idee dat ik dat later nog eens wil terugdoen. Ik wou eerder een stad op een rustige manier verkennen. Op dat vlak hou ik aan Halifax in Canada de beste herinneringen over. Het was wel koud maar het was ok. In New Orleans ben ik één keer naar de carnavalsviering gaan zien. Het was zelfs niet op dinsdag, de drukste dag (Mardi Gras) maar één van de vorige dagen. Toch kwam ik al rond 23 uur terug aan boord. Het was me allemaal wat te druk en ik hou niet van die drukte".*

VTZ Van Belleghem: *"Er was zeker genoeg tijd voor rust en ontspanning maar een Amerikaanse haven is totaal verschillend van een Europese. Een Amerikaanse haven is heel groot en heeft alle voorzieningen en faciliteiten voor militairen ter plaatse maar je bent altijd wel ver van de stad verwijderd. In de militaire basissen kan je wel sporten of winkelen maar je bent steeds veraf van de stad. Alle militaire basissen zijn in Amerika wel een beetje volgens dit concept opgevat. Wellicht omwille van veiligheidsredenen. Het Amerikaanse personeel is daar best tevreden mee maar wij zijn in Europese havens wel gewoon om iets van de stad te zien. In Newport en New Orleans hebben we wel voluit kun-*



*nen profiteren. New Orleans was de grote uitzondering. Daar konden we voluit genieten van de Mardi Gras. Dat was welgekomen want het viel juist in het midden van onze reis. Bovendien gaf het ons de gelegenheid om iets origineels en authentieks te zien. In normale omstandigheden is het heel moeilijk om daar in die periode te kunnen verblijven. Alle hotels zijn er immers al een jaar vooraf volgeboekt. Wij waren er met het schip, dus was er geen probleem. Ikzelf ben graag in Canada maar dat is persoonsgebonden. Er is wel dag en nacht verschil tussen Amerikanen en Canadezen. In de streek van Canada waar wij verbleven, rond Nova Scotia, is de mentaliteit nogal Europees. Amerikanen zijn heel anders. Wanneer je hun manier van leven, zich gedragen, eten of uitgaan observeert, merk je dat de Amerikanen heel oppervlakkig zijn. Amerikanen zijn heel open en enthousiast, ze komen heel gauw met een vreemde praten maar het blijft ook allemaal zo oppervlakkig".*

### **Lessons learned...**

**I**n vergelijking met operaties zoals Sharp Guard, Sharp Fence of Octopus, die heel wat media-aandacht genoten, kan deze oefening misschien minder belangrijk lijken. Niettemin is het bijzonder opportuun

om aan dergelijke campagnes deel te nemen en zowel schip als bemanning continu te blijven trainen. Een derde golfoorlog bijvoorbeeld, lijkt misschien veraf maar het kan altijd. Daar ongetraind naartoe vertrekken is nefast. En trainen kan het best in internationaal verband tijdens oefeningen zoals deze. Het kost veel geld om een schip op zee te sturen maar een hoog trainingsniveau bereiken is niet voldoende. Dat niveau moet worden behouden. De F910 Wielingen is trouwens het operationele fregat van het ogenblik en kan ten allen tijde worden ingezet. Een week vooraf beginnen oefenen is te laat.

VTZ Van Belleghem: *"Vooral met Nederlanders en Duitsers hadden we een goeie samenwerking omdat op vlak van procedures alles vrij goed overeenstemt met de onze. Amerikanen en Canadezen hebben toch wel een eigen manier van werken. Uiteraard gebruiken ook zij Nato-procedures maar de manier van uitvoeren is toch wel verschillend. Belgen en Nederlanders krijgen op operationeel vlak dezelfde vorming en voeren dan ook voor veel zaken dezelfde routine uit. De anti-drugs-campagne was wel een belangrijk onderdeel van ons takenpakket. Het was ook de reden waarom we precies in die regio waren gestationeerd. Langs de andere kant is het ook belangrijk om deel uit te maken van dat permanente Navo-eskader. Dat was voor België toch al een tijdje geleden. Onze fregatten worden al eens in vraag gesteld, gezien hun leeftijd, maar in zo'n oefening krijg je toch de kans om te bewijzen dat je nog altijd kan meedraaien in zo'n groter flottielje. We hebben uiteraard onze beperkingen maar als het schip op een aangepaste manier wordt gebruikt, kun je er evenveel mee doen dan met een ander. Vooral op vlak van sensoren hebben wij toch wel een ultramoderne installatie. De Nederlanders zijn wel heel up-to-date en sommigen hebben daar toch wel wat afgunst voor maar iedereen krijgt op zijn tijd wel met die verouderingsproblemen te maken. De beperkingen die wij nu al kennen, krijgen de anderen wat later maar toch zeer zeker ook. Er is*



*dus helemaal geen reden om jaloers te zijn op de andere landen... In tegenstelling met bepaalde van die modernere fregatten zijn wij van technische problemen gespaard gebleven. Ook al zijn onze Belgische fregatten kleine schepen, ze zijn heel robuust en zeewaardig gebouwd".*

KVK Rijckaert: *"Uiteraard moeten we ook nog veel leren. Dat is ook de bedoeling van in zo'n flottielje te varen. We vertrekken al met veel kennis maar hopen altijd met nog meer kennis terug te komen. Qua wapensystemen moeten we zeker niet voor de anderen onderdoen. We hebben veel en goeie systemen. Misschien zijn andere schepen iets gespecialiseerder maar wij kunnen ons mannetje staan bij zowel surface war-fare, air war-fare en onderzeebootbestrijding. Onze ploeg is ook wat kleiner, we hebben zo'n 160 manschappen aan boord, maar de mensen zijn omnivalent. Wanneer je een dekmatroos vraagt om op een ander departement een handje toe te steken, zal hij dat met plezier doen en ook wel goeie resultaten scoren. Iedereen heeft wel een specialiteit maar is zeker niet bang om ook eens wat anders te doen. In het Canadese Halifax lagen we een tijdje samen met een grote Amerikaanse destroyer. Die is qua tonnenmaat 2,5 keer groter als wij maar daar werkt iedereen in zijn eigen doosje. Als het*

*buiten je doosje komt, speel je niet meer mee".*

Eens goed en wel in België moet de opgedane kennis uiteraard op een of andere manier worden doorgegeven aan andere eenheden van onze Marine. Commandant Rijckaert legt uit hoe dat in zijn werk gaat: "wanneer we terugkomen, maken we een zeeverslag. Dit is een rapport waar al onze bevindingen van de laatste drie maanden in worden verwerkt. In dat zeeverslag steken een aantal "lessons learnt" en heel wat opmerkingen. In die lessons learnt wordt melding gemaakt van de gevolgde procedures die de beste resultaten opleverden. Als de gehanteerde werkmethode verschilt van de gangbare in de Belgische Marine, gaan we dit aankaarten. Soms is het nodig om onze methodes te herzien of aanpassingen te doen. Soms is onze methode wel de goeie maar missen we materiaal. Misschien moeten extra middelen worden aangekocht. Daarvoor dient dat zeeverslag. Het is opgesplitst in verschillende branches, verschillende specialiteiten en iedereen doet daarin zijn verhaal. Ook het omgekeerde komt voor. Soms moeten we melding maken van een bepaalde opdracht die wij niet aankunnen. Soms gaat een bepaalde opdracht onze capaciteit te boven en daar moeten we dan afstand van kunnen doen. Deze situatie hebben we gedurende deze opdracht niet gehad. Integendeel!"

## De Wielingen in de nabije toekomst

KVK Rijckaert: *"Onze vaardagen zijn vrij beperkt. We gaan een kleine week naar Kiel, waar we de Belgische vlag vertegenwoordigen op de Kielerwoche (de "vlootdagen van onze oosterburen", n.v.d.r.), op zee met leerlingen, vips en de Marine tonen aan ministeriële commissies. Daarna hebben we een onderhoudsperiode van een tweetal maanden in Antwerpen die de bemanning de kans biedt om hun verlof op te nemen. In het najaar is er een ontpooring voorzien naar het Middellandse Zeegebied, samen met de Nederlandse Marine".*

En het was aan commandant Rijckaert dat we een laatste impressie vroegen over het verblijf in Amerika. Wat zijn, alles beschouwd, voor hem persoonlijk de beste souvenirs?

KVK Rijckaert: *"Ik zou liegen als ik zou zeggen dat New Orleans me helemaal niets heeft gedaan". "De Mardi Gras is iets wat iedereen eens in zijn leven moet hebben gezien. Het is groots, teveel van het goeie eigenlijk. Zeven dagen aan een stuk gaan die mensen uit de bol en dat zijn we hier niet gewoon. Wij gaan ook wel eens naar een carnavalsstoet maar daar gaat dat een week door, dag en nacht. Voor tal van bemanningsleden die dit nog niet eerder meemaakten, was dit een oogopener. Op operationeel vlak was de Distrexoefening voor mij de beste ervaring. Het was een serieuze uitdaging waar we met man en macht invlogen en waar elk bemanningslid fier kon zijn over het resultaat".*



Foto's: Vox  
Tekst: F. Bruneel



# Un navire-école, un gazier et des marins

A plusieurs reprises déjà, nous avons évoqué dans ces colonnes l'histoire, tragique, du *COMTE DE SMET DE NAEYER*, le premier voilier-école belge qui naufraga dans le Gascogne en avril 1906, ainsi que la commémoration annuelle de cette tragédie qui fit 33 victimes dont 18 cadets.

Cette année encore, cette émouvante manifestation organisée par le CERCLE ROYAL GEORGES LECOINTE place J. Jacob à Bruxelles, se déroula le 6 mai dernier, en présence de nombreux représentants du monde maritime et de plusieurs mouvements de jeunes.

Point n'était notre dessein en ce 94<sup>e</sup> anniversaire, de verser dans la redondance si ce n'était que cette fois l'événement connut un développement aussi surprenant qu'inattendu.

L'occurrence voulut qu'un membre du Cercle Royal G. Lecointe avait embarqué, fin avril, à bord d'un méthannier en partance de Zeebrugge vers Gibraltar et la Méditerranée. La route vers le sud, via le Gascogne, empruntée par ce dernier ne différerait guère de celle suivie en 1904 par le *COMTE DE SMET* en route vers l'Afrique du Sud.

Ce passager occasionnel, désigné sous le sympathique vocable de "Super Cargo" par le staff du bord, eut peu de mal à convaincre le Capitaine du gazier - 48 ans, formé à l'école des traditions marines - de marquer le passage 'symbolique' de la latitude 47°12' N d'une balise fleurie. (Pos du naufrage: 47°12' N - 12°10' E)

Ayant rassemblé son équipage - une quinzaine de Belges, quelques Chiliens, Espagnols, Portugais et 2 Croates - le Master expliqua en phrases courtes, le pourquoi du bref cérémonial auquel ils allaient assister. Et de conclure son propos par ces mots poignants "... c'est un hommage simple de quelques petits marins à d'autres pauvres petits marins".

Mieux que de longs paragraphes, le contenu du fax envoyé peu après au Secrétaire du Cercle Lecointe, restitue plus exactement pensons-nous,

ce moment chargé d'émotions. Texte qui fut d'ailleurs lu solennellement le 6 mai à Bruxelles, devant le monument du DE SMET.



"...un hommage simple de quelques petits marins ...



... à d'autres pauvres petits marins!".

Photos: F. Philips

"A bord du LNG-C METHANIA Master: Fr. DETAVERNIER.

"En route de Zeebrugge (B) vers Gibraltar (G.B). & la Méditerranée.

"Dimanche 30 avril 2000 - 15.45 G.M.T.

"Pos: à l'ouvert de la Manche - Cap au 240°

"Monsieur le Président,

"Chers Amis du Cercle Royal G. Lecointe,

"Dans la ligne conforme aux idées de notre Cercle, il a été procédé ce jour, avec la pleine coopération du Commandant de bord et la participation de son équipage (+ 6 cadets de l'ESNA!) à un dépôt symbolique de fleurs, en mer, par le plus jeune des cadets, en position approximative (car soumis à des contingences du bord) du lieu où disparut le 19 avril 1906, le *COMTE DE SMET DE NAEYER*.

Hommage fut ainsi également rendu à tous les marins péris en mer.

A cet instant, la corne de brume retentit plusieurs fois d'affilée, tandis que le pavillon était amené à mi-mât pendant une minute, comme le veut l'usage maritime, avant que d'être rehissé à bloc.

Après quoi la routine du bord reprit ses droits."

Tel est le "Rapport de mer" d'un membre du C.R.G.L.,

maritiment ému par cette 'première' quelque peu exceptionnelle".

(s) .....

Et nous, de transmettre toute notre gratitude à l'Armateur et à ces marins pour l'accomplissement d'une aussi noble prestation!

Saint Bernard du Spuikom



# "Spaanse" PRIMEUR VOOR MOST

Voor de eerste maal in haar 10-jarig bestaan kreeg de Minewarfare Operational Sea Test (MOST) het bezoek de 2 Spaanse mijnenjagers SPS SEGURA en SPS SELLA. Van 17 mei tot 4 juni doorliep de SPS SEGURA de traditionele MOST-test terwijl haar zusterschip, SPS Sella, optrad als sparring partner. Negen Spaanse seariders van de Flotilla de Medidas Contraminas van Cartagena waren mee ingescheept om de trainingsmethodes van hun ABNL-kollega's van nabij te bestuderen.

Begin februari had FKP SBH John Saussez, Hoofd MOST, met 5 van zijn seariders, een 3-daags oriëntatiebezoek gebracht aan de Marinebasis van Cartagena, thuishaven van beide schepen en Hoofdkwartier van de Mijnenbestrijdingsdienst van de Spaanse Marine. Tijdens dit werkbezoek kreeg de bemanning van de SPS Segura een uitgebreide briefing over de MOST-procedures. Op hun beurt kregen de seariders gelegenheid kennis te maken met de SEGURA-klasse MCMV's, een type dat zij enkele maanden voor de eerste maal zouden evalueren. Men ging ook een dag op zee om de MCM-werkwijzen, procedures en het materiaal te tonen. De demonstratie omvatte een brandbestrijdingsoefening, man-overboord, werking van de VDS-sonar en de Pluto Plus rov's. De MOST-leden kregen eveneens verschillende handboeken, schema's, documenten en scheepsplannen overhandigd om hun kennis en inzicht in de verschillende boordsystemen en gebruikte procedures van dit type schip eigen te maken en zodoende het opwerkingprogramma en MOST-oefeningen maximaal af te stemmen op de behoeften van de Spaanse Marine. Vermits het de 1<sup>st</sup> maal was dat dit type MCMV naar Oostende kwam werd er geen "overall assessment" opgesteld maar kreeg de commandant een gedetailleerd verslag over de bevindingen van de seariders per departement. Daar



SPS Sella (Sparring partner MOST SPS SEGURA)

waar nodig gaf de MOST Staf advies inzake aanpassingen en verbeteringen die eventueel aan het materiaal en/of procedures kunnen gebeuren. Na terugkeer in Cartagena zal de SPS Segura zich klaar maken om in september het MCMFORMED-eskader te vervoegen. De Spaanse Marine heeft ook al laten doorschemeren dat zij het derde schip van de klasse, SPS Tambre, in 2002 naar MOST zal sturen.

SPS Segura is het 1<sup>ste</sup> schip van de SEGURA-klasse mijnenjagers waarvan de Spaanse Marine er reeds 4 heeft laten bouwen op de BAZON Scheepswerf van Cartagena. De Segura kwam op 27 april 1999 in dienst. Het ontwerp is afgeleid van de Engelse SANDOWN-klasse. De schepen hebben een zeer lage acoustische en magnetische signatuur, de GRP-romp geeft hen een grote schokbestendigheid en de 2 Voiht



Bridge SPS Segura



Schneider schroeven geven de MCMV's een goede manoeuvreerbaarheid. Mijnenjacht operaties in zee gang 5 zijn geen probleem. Een geïntegreerd command & control systeem biedt de mogelijkheid zowel planning als uitvoering van mijnenjacht-operaties automatisch te laten verlopen. Grond- en verankerde mijnen kunnen onschadelijk gemaakt worden tot dieptes van respectievelijk 200m en 300m. De Spaanse Marine heeft plannen om 4 "mijnenveegversies" van de SEGURA-klasse te laten bouwen.



Helo approach SPS Segura

#### Met dank aan:

FKP SBH John SAUSSEZ - Hoofd MOST

**CDR. Pedro A.Garcia de PAR-ODES PEREZ de SEVILLA - Commandant SPS SEGURA**

*Tekst en foto's: G.A.H. Toremans*

#### Technische Fiche:

Afmetingen: 54m x 10.7m x 2.2m

WATERVERPLAATSING: 550 ton

Machines: 2 MTU-Bazon 6V/396/TB83 diesels

Max.snelheid: 14 kn met een actieradius van 2000 zeemijl aan 12kn

Bemanning: 40 (7 officieren, 10 onderofficieren en 23 matrozen)

Bewapening: 1 Oerlikon GAM-B 20mm

Radar: Kelvin Hughes 1007, I-band

Sonar: AN-SQQ32(SP) VDS met sidescan mogelijkheden

ROV: 2 Pluto Plus geleide onderwatertuigen

VANDEN BROELE | GRAFISCHE GROEP

Vanden Broele, uw partner in grafische communicatie

Meer info?

Bel, fax of mail ons !  
tel. 050/32 02 39 - fax 050/32 08 59  
e-mail: grafische.groep@vandenbroele.be  
web: www.vandenbroele.be



**Turbo's Hoet**



Uw Turbospecialist  
Votre spécialiste Turbo  
Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**mitsubishi**

Turbo's Hoet P & R N.V.  
Ieperstraat 144a  
B - 8830 Hooglede  
**België**  
Tel.: 051-70 06 91  
Fax.: 051-70 28 12

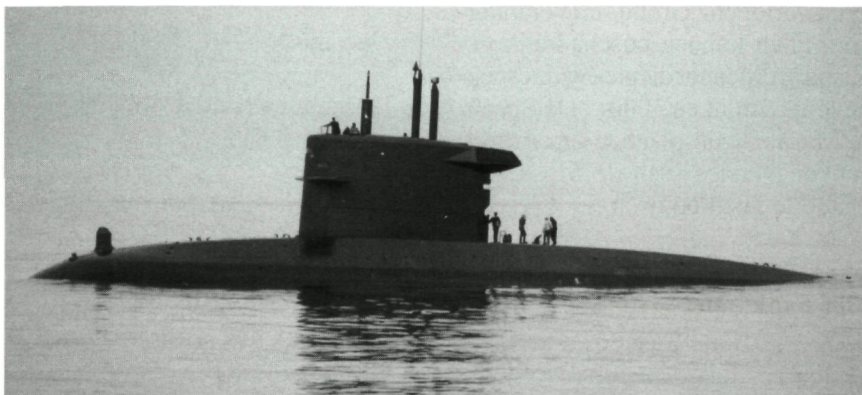


# Een onderzeeboot is geen duikboot ...

... wist Luitenant ter zee H.M.T de Groot (°1964), commandant van de *HNLMS WALRUS (S 802)*, ons te vertellen toen we aan boord van zijn onderzeeboot uit Zee-brugge vertrokken richting Den Helder (NL).

Na een 5-daags routinebezoek aan ons land, vertrok de *WALRUS* op 31 mei naar zijn thuisbasis, maar niet zonder eerst nog een oefening samen met de *F 910 WIELINGEN* uit te voeren. Ze troffen elkaar voorbij de Goote Bank en voerden aldaar simulatieaan-vallen en detectieprocedures uit.

Tijdens de oefening vertelde Commandant de Groot dat de Nederlandse Onderzee-dienst opgericht werd op 21 december 1906. Op die datum werd de eerste onderzee-boot *Hr.Ms. O-1*, gebouwd door de Koninklijke Maatschappij De Schelde, in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Na 1906 zijn een groot aantal onderzeeboten aan de vloot toegevoegd. De meesten werden gebouwd op Nederlandse werven zoals 'De Schelde', 'Wilton-Feijenoord' of de 'Rotterdamsche Droogdok Maatschappij'. Zij werden gebouwd om zowel dienst te doen in Europa (de zogenaamde *O-boten*), als in Nederlands-Indië (de zogenaamde *K-boten*). Vlak voor het uitbreken van W.O. II bestond de onderzeebootvloot uit meer dan 25 boten. Tussen 1940 en 1945 hebben zij, na de bezetting van Nederland en Nederlands-Indië, operaties uitgevoerd vanuit Groot-Brittannië en Australië. In totaal zijn 7 Nederlandse onderzeeboten tijdens het uitvoeren van hun missie verloren gegaan. Naast individuele onderscheidingen heeft de onderzee-dienst als geheel voor haar daden van moed, beleid en trouw tijdens de periode 1940-45, in 1947 de Militaire Willems-Orde der 4de klasse door Koningin Wilhelmina uitgereikt gekregen.



De S 802 HNLMS Walrus voorbij de Groote Bank.

Na 1945 waren de meeste onderzeeboten verouderd en werd de Onderzeedienst met Amerikaanse en Britse steun weer opgebouwd. Vanaf de zestiger jaren ging de Nederlandse industrie in samenwerking met de Koninklijke Marine weer zelf onderzeeboten bouwen. Dit waren achtereenvolgens de drie-cilinderklasse (4 boten), de Zwaardvis-klasse (2 boten) en de Walrusklasse (4 boten). Lange tijd heeft de Onderzeedienst uit 6 onderzeeboten bestaan. Door uitvoering te geven aan de prioriteitennota, zijn de 2 boten van de Zwaardvisklasse afgevoerd. Vanaf dat moment bestaat de Onderzeedienst (sedert 1961 gevestigd te Den Helder) uit vier Walrusklasse-onderzeeboten: de *Hr.Ms. ZEELEEUW*, *WALRUS*, *DOLFIJN* en *BRUINVIS* en ook nog het torpedo-werkschip *Hr.Ms. MERCUUR*.

## De taken van onderzeeboten

Onderzeeboten bezitten unieke eigenschappen, aldus Cdt H. de Groot. Zij zijn onzichtbaar en zeer moeilijk op te sporen. Zij kunnen gedurende lange tijd, zonder assistentie of bevoorrading, onder water blijven en hun opdrachten uitvoeren. Daarnaast bezitten zij een grote gevechtskracht.

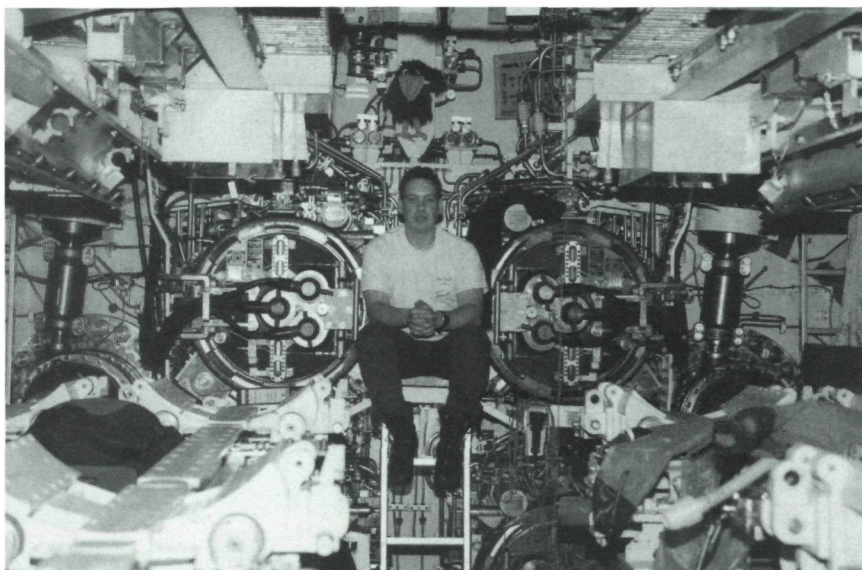
Door deze eigenschappen zijn zij bijzonder nuttig in de huidige veiligheidssituatie en kunnen zij op vele manieren worden ingezet, vooral in gebieden die onder controle staan van de tegenstander of waar een vijandelijk oppervlakte- en luchtoverwicht bestaat. De opdrachten voor een onderzeeboot kunnen zijn: het verzamelen van inlichtingen, het verkennen van de kusten, het landen van agenten, het leggen van zeemijnen en het opsporen en eventueel vernietigen van vijandelijke onderzeeboten en schepen.

Toegevoegd aan de andere eenheden van de Koninklijke Marine of andere NAVO-Marines, zorgen de onderzeeboten voor een noodzakelijke vroegtijdige waarschuwing en verdediging in diepte. Hierdoor worden de risico's voor deze eenheden aanzienlijk verminderd.

Daarnaast vervullen de onderzeeboten ook een cruciale rol bij het op peil houden van de geoefendheid van de eigen en geallieerde vloten in onderzeebootbestrijding en samenwerking met onderzeeboten.

In dat laatste verband, hield BE-Flottilje admiraal J. Rosiers, tevens aan boord van de *WALRUS*, eraan om de vlotte samenwerking sinds 1996 tussen beide Marines nogmaals in de kijker te stellen.

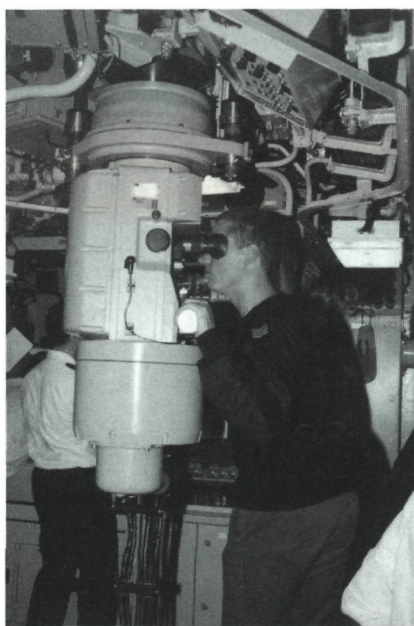




### Inside views - Mk48 torpedo's compartment

De gezamenlijke oefening voor onze kust met de *WIELINGEN* en de *WALRUS* bewijst deze complementariteit. Op deze wijze kan de bemanning van beide schepen tactische en "levensechte" ervaring opdoen. Deze doorgedreven training bewijst dan ook haar nut bij het uitzetten van internationale Task Forces tijdens crisissen.

Na enkele uren "confrontatie" tussen de twee schepen, zette de *WALRUS* zijn reis definitief verder naar het noorden en liep ons fregat, kort voor middernacht, Zeebrugge binnen.



**... om de opdrachten in alle veiligheid en stilte uit te voeren.**

oogpunt om zich daarna aan de oppervlakte te verplaatsen zoals een ander schip. Moderne onderzeeboten daarentegen voelen zich zeer goed onder water en kunnen niet alleen zoals in het geval van de *WALRUS* tot 200 m. en meer duiken maar zelfs 6 weken onder water verblijven en zich verplaatsen over grote afstanden om hun veelvuldige opdrachten in alle veiligheid en stilte uit te voeren.

*Foto's: G.A.H. Toremans &  
Saint Bernard du Spuikom*

*Tekst: Saint Bernard du Spuikom*

## Technische gegevens WALRUSKLASSE

Lengte:	68 meter
Breedte:	8,5 meter
Diepgang:	7,20 meter (boven water varend)
Waterverplaatsing boven water:	2.350 ton
onder water:	2.650 ton
Voortstuwing:	3 diesel-elektrisch, 3.132 kW
Snelheid:	boven water: 13 Knt
	onder water: circa 20Knt
Bemannig:	52 personen
Bewapening:	4 buizen voor Mk 48' torpedo's.

De onderzeeboten van de Walrusklasse zijn in de eerste helft van de negen-tiger jaren bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij gebouwd. Ze zijn afgeleid van de Zwaardvisklasse, maar kenmerken zich door de veel grotere maximale duikdiepte, de ver doorgevoerde platformautomatisering en de integratie van het wapensysteem.

(bron: Min van Defensie. Afd. Marinevoorlichting - 1999)



# MARITIEM PANORAMA

## Beter gewapend tegen concurrentie

### Nieuwe ferries en nieuwe trafieken bij P&O Stena Line

Onlangs had op de "Aquitaine" van P&O Stena Line de jaarlijkse statutaire vergadering plaats van de perskring "Mediavereniging Noordzee". Tijdens de overvaart naar Dover gaf een woordvoerder van de rederij een uitgebreid exposé over de nieuwe initiatieven van P&O om zowel de vracht- als de passagierstrafiek te activeren op de Calais- en Zeebruggeroute.

De nieuwe Norfolklijn vanuit Duinkerke zal ongetwijfeld een weerslag hebben op de prestaties van P&O Stena Line in Zeebrugge en Calais, terwijl Sea France binnenkort haar capaciteit in Calais zal opvoeren. Daarom overweegt de rederij twee nieuwe ferries op de Calais-Doverroute in te leggen. Het zou gaan om twee eenheden van 180 meter lengte met een capaciteit van 2.000 passagiers en 600 toeristische voertuigen of 100 vrachteenheden. Net even groot dus als de "Aquitaine", maar zo'n 20 meter langer. Twee andere ferries, waaronder de "Canterbury", zouden hierdoor vervangen worden. De beslissing omtrent deze vlootvernieuwing zal P&O Stena Line nog dit trimester nemen, rekening houdend met een mogelijke overcapaciteit die op de korte kanaalroutes zou kunnen ontstaan.

#### "Aquitaine" geeft voldoening

De "Aquitaine", sinds november 1999 op de Calais-Doverlijn operationeel, is de vroegere Prins Filip van de failliete RMT. De rederij P&O Stena Line is bijzonder tevreden over haar prestaties. De ferry onderging bepaalde aanpassingen om ze meer geschikt te maken voor korte overvaarten. Zo werden de passagierskajuiten omgebouwd zonder daarom aan de globale capaciteit te raken. De "Aquitaine" vaart onder Britse vlag met een Frans-Britse bemanning die opgeleid werd door de vroegere officieren van de Prins Filip.

Sinds februari jongstleden worden ook huisdieren toegelaten aan boord van de "Aquitaine". Groot-Brittannië heeft immers haar aloude quarantainevoorschriften versoepeld. Zo zijn er tal van hondenbezitters die voor deze zomer hun afvaart al geboekt hebben. Vooral Britse militairen in Duitsland gekazerneerd toonden belangstelling. P&O Stena Line is ervan overtuigd dat de nieuwe regeling een nieuw publiek zal aantrekken. Momenteel zijn alleen een zestal maatschappijen hierbij betrokken waaronder de rederijen vanuit Calais, British Airways en Eurotunnel. Na een testperiode van 1 jaar zullen wellicht ook vanuit Zeebrugge en Oostende huisdieren aan boord van de ferries en de Sea Cats toegelaten worden.

#### Luchtvaart sterk concurrerend

Door het afschaffen van de duty free shops aan boord van de kanaalferries heeft ook P&O Stena Line haar tarieven moeten optrekken. Zo is men van 200FF voor een auto met passagiers in 1998, geklommen tot 600/800 FF in 2000.

Vooral de Britten waren te Calais de grote verbruikers van duty free. Nu zijn ze enkel geïnteresseerd in tabakswaaren die zij in Groot-Brittannië met heel wat winst verhandelen. Ze komen in kleiner aantal, maar kopen telkens veel meer. Dit heeft uiteraard een daling met zich mee van het aantal vervoerde passagiers.



Met de stijging van het pond en van de hotelprijzen in Engeland zijn de korte verblijven aldaar dan ook duurder geworden en trekken daardoor minder toeristen aan. Daarbij zijn de goedkope luchtvaartvluchten bepaald concurrerend geworden voor de maritieme kanaaldiensten. Voor de Calais-Doververbinding moet met deze concurrentie beslist rekening gehouden worden. P&O Stena Line heeft immers circa 80% een Brits cliënteel en voor zo'n 7% Franse toeristen. Er wordt vastgesteld dat die in aantal geleidelijk aan verminderen. Met Euro 2000 wordt uiteraard een groot aantal Britse voetbalfans op de kanaalferries verwacht. P&O Stena Line zal te Calais daarom geen extra personeel aanwerven, in tegenstelling tot wat in de media werd beweerd. Weliswaar zal er politie meevaren terwijl slechts 2 bussen supporters per afvaart zullen toegelaten worden. Fransen en Britten

zullen hiervoor samenwerken aan beide zijden van het kanaal.

### Trafiek van nieuwe wagens

**W**at de vracht betreft, is P&O Stena Line fors aan het renoveren. Niet alleen vanuit Zeebrugge, maar ook vanuit Calais zal op haar kanaaldiensten binnenkort gestart worden met het vervoer van nieuwe personenwagens. Zo'n 20.000 aanvragen om inlichtingen kwamen reeds binnen van geïnteresseerden uit Groot-Brittannië. Hiervan noteerde de rederij al 1.500 bestellingen. Het gaat om continentale wagens, vooral Duitse merken, die P&O Stena Line gaat ophalen aan de fabrieken en aan de Britse bestellers thuis gaat afleveren. Met niet minder dan 146 dealers gespreid over heel West-Europa wordt alzo onderhandeld.

Deze wagens zullen vervoerd worden aan boord van de huidige ferries. Er verlopen ongeveer drie maanden tussen de bestelling en de aflevering aan huis. Het gaat om zeer aantrekkelijke voorwaarden: zo'n 10 à 20% goedkoper naar gelang het merk dan bij aankoop in Groot-Brittannië zelf. Het streefcijfer is 10.000 wagens op jaarbasis. Hiermee hoopt de rederij haar positie als marktleider op de kanaalroutes nog te zullen verstevigen. Volgens voorlopige cijfers werden te Calais in 1999 ruim 12 miljoen passagiers vervoerd en meer dan 2 miljoen toeristische voertuigen. Qua vrachtrafik realiseerde Calais samen met Zeebrugge een balans van 1,1 miljoen vrachteenheden.

H. Rogie

## La MARINE renforce son ancrage à Anvers, au Steen

**M**algré le fait que le Musée National de la Navigation d'Anvers dispose dans ses caves de nombreux documents et pièces de valeur retraçant l'histoire de notre Marine (ex- Force Navale), celle-ci fut longtemps sous-représentée au Steen, par manque chronique de place.

Les choses ont cependant changé car depuis le 20 avril dernier, la salle 'Escalot' a été réaménagée pour accueillir une exposition désormais permanente (au moins 5 ans), consacrée à l'évolution et aux missions de la Marine, depuis 1946 jusqu'à nos jours. Une épopée, illustrée chronologiquement par de multiples images et photos d'époque, des maquettes de navires, dont celle du *F911 WESTDIEP* spécialement construite pour la circonstance, de nombreux uniformes issus de la collection privée du KMT Geldhof et bien d'autres objets patrimoniaux encore.

Cette intéressante réalisation, concrétisée conjointement par les responsables du Steen et des P.R. de la Marine, fut officiellement inaugurée par Mme. la Bourgmestre L. Detiège et l'Amiral M. Verhulst qui, en présence de nombreuses personnalités du monde maritime et politique, témoignèrent de l'importance de cet événement socio-culturel.

Le Chef d'E.M. saisit cette opportunité pour briser une lance en faveur du maintien

*"... de ce musée de réputation internationale dans le monde maritime comme institution indépendante et in situ, car ce bâtiment de caractère permet au musée d'occuper une position stratégique pour présenter ses collections aux Anversoïses et autres Belges qui savent que les richesses viennent de et par la mer. Aux touristes et aux marins en escale aussi,*

*surtout la présence à nouveau assurée de navires de croisière et encore plus particulièrement à l'occasion de la visite de grands voiliers en 2001 (...)"*

Et de conclure son propos en réaffirmant le souci de la Marine de renforcer toujours davantage les liens existant entre la Flotte, la nation et la métropole anversoïse; cette entité portuaire de rayonnement international, où l'histoire des générations présentes et passées se mêlent et se confondent pour élaborer la société démocratique de demain ...

Saint Bernard du Spuikom

Pour + d'info: Musée National de la Navigation - Steenplein 1

2000 Antwerpen.

Tel.: 03-232 08 50

Fax: 03-227 13 38

e-mail [scheepmus@antwerpen.be](mailto:scheepmus@antwerpen.be)



# NAVO's 2 Permanente MCM Eskaders krijgen nieuwe Bevelhebbers

Op 5 mei laatstleden nam Fregatkapitein Heinz-Georg Buss, het bevel over van MCMFORNORTH, het vroegere STANAVFORCHAN-eskader. In aanwezigheid van Admiraal Sir Essenhigh (COMNAV-NORTH), droeg de uittredende Nederlandse commandant John Kleywegt, tijdens een korte plechtigheid in de Marinebasis van Kiel, het bevel van het eskader over aan zijn Duitse kollega. Heinz-Georg Buss is de 24<sup>ste</sup> COMMCMFORNORTH, en de 5<sup>de</sup> Duitse officier die het commando krijgt over dit permanente NAVO-eskader. Zijn voorgangers waren Fregatkapitein Jacobi (1982/83), Fregatkapitein Gennert (1986/87), Fregatkapitein Schreck (1990/91) en Fregatkapitein Walz (1994/95).

Bij de COCC maakten volgende schepen deel uit van dit eskader: BNS Primula, HDMS Makrelen, FGS Weilheim, KNM Hinnoy, HMS Cromer, HrMs Hellevoetsluis en tender FGS Mosel (vlaggenschip). En-

kele dagen na de plechtigheid vertrok Cdr. Buss met zijn eskader naar de Skandinavische wateren voor deelname aan BLUE GAME, de grootste NAVO-oefening voor 2000 in de noordelijke wateren.

Drie dagen na de COCC van MCMFORNORTH kreeg ook het 1 jaar jonge MCMFORMED een nieuwe commandant. Tijdens de Change of Command Ceremony in de Marinebasis van Souda Bay (Kreta) nam de Griekse commandant CDR. Ioannis Grammatikatis, op 8 mei het roer over van de Italiaanse CDR. Michele Cassotta, in aanwezigheid van Vice-Adm. Luigi Lillo (COMNAV-SOUTH) en Lt.Gen. Efthymios Petinis (Deputy CINCAFSOUTH).

Het eskader bestond uit de HS Alaikmon (vlaggenschip), ITS Alghero, FGS Bad Rappenau, HS Evini-ki, TCG Erdek. Op 15 mei vervoegden de BNS Crocus en HrMs Scheveningen zich eskader. Beide sche-

pen hadden toen al een deployment van 8 weken in de Perzische Golf achter de rug<sup>1</sup>.

Op 20 maart was MCMFORMED, op vraag van de Italiaanse regering, opnieuw ingezet bij het opruimen van de onontplofte munitie in de Adriatische Zee.

Na de COCC beslistte AFSOUTH echter de 2<sup>de</sup> editie van Operatie ALLIED HARVEST af te blazen en het normale programma terug op te nemen. Ondermeer de deelname aan DAMSEL FAIR<sup>2</sup> (18 mei - 2 juni) en de PFP-oefening Coop PARTNER in de Zwarte Zee (11 juni-26 juni).

*G.A.H. Toremans*

<sup>1</sup> Zie reportage "ABNL-MCM Eskader neemt Arabische Handschoen op".

<sup>2</sup> MCM-gedeelte van DYNAMIC MIX-00, de grootste NAVO-oefening van dit jaar in de Middellandse Zee (20 mei-10 juni).





# Les jeunes .. loups .. de mer !

Un capitaine à la Grande Pêche de nos amis, instructeur nautique dans l'enseignement professionnel, aime conter l'expérience à laquelle il se livre volontiers pour tester connaissances et perspicacité de ses élèves (15 - 18 ans)!

En mer, sur la passerelle de l'un ou l'autre chalutier utilisé pour des sorties d'initiation pratique, il masque subrepticement le cadran de la girouette électronique et demande ensuite à ses ouailles de quelle direction souffle le vent. Invariablement tous lui rétorquent en un réflexe, qu'ils ne peuvent lui répondre, car .. le cadran est occulté!

Et le prof' alors de leur suggérer d'autres moyens, pour obtenir la réponse; tel celui simpliste, de regarder dans quel sens faseye la gueuse arborée sur le pont avant.

Bon sens, mais c'est bien sûr!

Si cette anecdote (authentique!) fait sourire, elle interpelle quant à la réaction spontanée de certains jeunes... et leur sens des choses de la mer.

Tous ne sont certes pas faits de ce même bois. Quoique!

Pour nous en persuader, nous en avons côtoyé d'autres, et aussi de jeunes Aspirants et Cadets en stage à bord de navires marchands. Voici quelques balises relevées dans cet échantillon de jeunesse; elles sont universelles et point limitées au monde maritime.

Ce qui frappe actuellement chez les jeunes, nous confia un 1er officier au l.c., c'est qu'ils font preuve de peu de curiosité naturelle. Lorsqu'ils se trouvent dans un nouvel environnement, bien peu (se) posent des questions quant au fonctionnement ou le pourquoi des choses. Farniente intellectuel, ou culte du 'tout-pré-McDo-mâché'; allez savoir! Par con-



Malgré ses longues heures de prestations, le métier de Marin demeure attrayant à bien des points des vue.

tre, si les Cadets et Cadettes qui fréquentent nos écoles de navigation y acquièrent en général de bonnes connaissances de base, ils (elles) se trouvent souvent 'totally lost' à bord, où il faut leur enseigner toutes les procédures et applications pratiques. Sans compter que chaque type de navire a sa spécificité propre.

Un de leurs professeurs, un capitaine au long cours de 37 ans, relevait quant à lui le peu de créativité et d'intérêt que témoignent certains de ses élèves en matière de hobbies. Rares sont ceux qui ont des activités liées à la mer, qui reste donc un univers à part. Et d'ajouter que des choses élémentaires, qu'il considère comme faisant partie d'une culture générale basique, leur sont étrangères. Bien que n'étant leur 'ainé' que d'une vingtaine d'années à peine, cette différence de culture et de génération est marquante!

Et de se souvenir d'un groupe de Cadets 'Mécaniciens' lors de leur tout premier embarquement. Certes ils ne différenciaient pas encore bâbord de tribord —ce que nous savions déjà vers 13 ans lorsque, le dessein

marin, nous tâtons du voilier-dériveur— mais ils savaient mieux que personne utiliser toutes les ressources de leur G.S.M. dernier cri. A telle enseigne, qu'arrivés à l'ouvert du détroit de Gibraltar, endroit mythique par excellence, ils n'eurent de hâte que de téléphoner à la maison (via l'Espagne et non le Maroc, qui est plus cher, disaient-ils !) pour prendre des nouvelles après... 5 jours d'absence.

Autres temps, autres mœurs à l'ombre du Rocher aux Singes! Un dauphin passe...

Sachons cependant rester cool et conscient. Les Jeunes actuels sont confrontés à des contingences et des problèmes inconnus il y a 20 ans à peine; même leur environnement socio-culturel, médiatique, et communicationnel est totalement différent. Avec comme corollaire que leurs concepts évolutifs divergent de ceux des générations précédentes. De ces Aînés qui souvent n'admettent pas que leurs repères et valeurs soient ni pires ni meilleures que d'autres. Ces 'has been' qui pérorent à l'envi des '... de mon temps jeune homme,



lorsque j'étais .. au long cours .." qui n'impressionnent plus personne. Ils font sourire et pas toujours avec bienveillance. Autant savoir!

Si nous voulons garder le contact et l'occasion de leur transmettre une part de notre enseignement, il importe de nous adapter aux formes nouvelles de leur langage, et non l'inverse. De tenter de comprendre leur mentalité et modes d'expression! Et surtout de leur fournir des outils adaptés à leurs exigences de formation. De reconnaître leurs qualités d'adaptation professionnelles, en songeant qu'à bord des gigantesques gaziers, pétroliers ou portes-conteneurs modernes, les quarts de nuits et les autres sont montés par des 3<sup>me</sup> officiers âgés d'une bonne vingtaine d'années à peine. Comme à l'époque des grands voiliers sans doute, mais alors les T.S.S. (Traffic Separation Systems) étaient inconnus et les mers moins fréquentées.

Reste que lorsqu'on leur pose la question: "... pourquoi avoir choisi ces études, ce métier?" il ressort que bien peu de candidats ont véritablement fait choix du métier de la Mer.

Il s'agit souvent d'une option d'étude comme une autre, disent-ils et avouent d'emblée ne pas vouloir naviguer toute leur vie. Pour de multiples raisons, socio-familiales et autres, mais aussi parce que les débouchés 'à terre' pour des 3<sup>me</sup>, 2<sup>me</sup> ou 1<sup>er</sup> Officiers sont plus attrayants.

Et, pour postuler valablement 'à quai', il faut avoir une bonne trentaine d'années, pas beaucoup plus!

Reste bien sûr à savoir, dans ce contexte, qui assurera la relève, lorsque l'actuelle génération des Masters déposera son sac, l'âge de pension venu?

Le Marin, tel que dans son concept séculaire, est-il donc en péril de naufrage?

La flotte mondiale ne fait que s'accroître et 'notre' Marine Marchande - c'est l'ensemble des navires contrôlés par des intérêts belges - s'adapte en permanence pour répondre idéalement à la demande de marchés en perpétuelle métamorphose.

Toutefois, malgré cette conjoncture favorable, notre pays manque cruellement d'officiers au long cours et d'Engineers, alors que depuis plusieurs années le plein emploi est garanti dans ce secteur. La délocalisation de la C.M.B. a eu sans doute un impact négatif sur l'attrait de la profession et la formation d'officiers; mais affirme Marc Nuytemans, directeur de l'Union des Armateurs Belges (UAB), tout étudiant sortant de l'école trouve automatiquement une place d'aspirant à bord.

En outre, 'notre' flotte étant composée d'une série de navires très spécialisés, gaziers, 'chimiques' et autres tankers, les armateurs ne peu-

vent se permettre d'engager de la main d'oeuvre étrangère bon marché, peu scolarisée et donc ne répondant pas aux exigences requises par ces unités hi-tech dispendieuses.

Et même si la vie à bord, avec ses quarts de jour et de nuit, ses 'basic jobs' si essentiels pour garantir la bonne marche du navire moderne, exige chaque jour de longues heures de prestations, il reste que le métier de marin, à nul autre comparable, demeure attrayant, à bien des points de vue.

C'est aux quadras d'aujourd'hui, à ceux qui ont une expérience récente et pro-active du milieu maritime, de (re)donner aux jeunes le goût et l'opportunité de pratiquer ce fabuleux métier. De les convaincre de mettre leur sac à bord avec des mots et des arguments issus de leur répertoire, et de les conseiller lors du difficile passage de l'école vers le monde mercantile des professionnels.

Nous n'avons plus de navires-écoles conventionnels, où de nombreux instructeurs n'avaient d'autres missions que consacrer leur temps et leur expérience à les former, - psychologiquement aussi! - à une carrière hors du commun.

Dans cette optique, pourquoi ne pas renouer avec un tel système? En équipant par exemple un certain méthanier d'exception, d'une passerelle "dédoublée". Pour que, par petits groupes successifs, au cours de rotations régulières d'une quinzaine de jours, des cadets, encadrés par leurs prof's, puissent s'initier ensemble, à la vie de bord. Y recevoir un enseignement pratique, visuel et didactiquement adapté à leur niveau. Autant de jours de mer et d'expérience supplémentaires à ajouter aux opportunités d'embarquement offertes par la Marine.

Souscrire à de telles options serait non seulement fructueux pour l'ensemble de la corporation maritime belge, mais permettrait aussi à l'Armateur de renouer, à moindre frais, avec la glorieuse tradition de l'AS-MAR d'antan, tout en apportant un message d'avenir très fort, pour tous les futurs loups de mer.



Des "Cadets", embarqués pour l'occasion sur un méthanier d'exception...





A tous ceux qui, comme disait si joliment P. Schoendoerffer, "*.. ne sont encore que des mômes, de la cire molle, auxquels il manque le cachet, le sceau de la vie. La mer les estampillera!*".. pour le plus grand enrichissement de tous.

... y bénéficient in situ, d'un enseignement pratique, visuel et didactiquement adapté à leur niveau.

Photos: Fr. Philips

Saint Bernard du Spuikom



# A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

**HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.**

**SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1**

**TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79**



# NAVIGATOR'S CORNER

## Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

De wetenschap van de navigatie, de kunst van het varen met schepen op zee is voor een buitenstaander dikwijls omgeven met een zweem van mystiek. Iedereen kan zich te land bijna probleemloos en relatief veilig verplaatsen, navigeren op zee daarentegen is een kunde die slechts een beperkt aantal mensen beheersen.

Vaak stellen mensen die niet of niet volledig vertrouwd zijn met navigatie vragen aan lesgevers van het onderwijzend korps van de Applicatieschool van de Marine. De Applicatieschool van de Marine of kortweg OCA is gevestigd te Brugge (Marinekazerne LTZ V. BILLET) en maakt deel uit van het Operationeel Commando van de Marine. OCA is onder andere verantwoordelijk voor de nautische vorming van Marine-Officieren en Onderofficieren gebrevetteerd in de navigatie. De opleiding in navigatie duurt ongeveer een jaar en combineert theoretisch wetenschappelijke aspecten met praktijkstages aan boord van Belgische en geallieerde Marine-eenheden.

Om de navigatie van haar mystieke sluier te ontdoen en om zo deze boeiende wetenschap voor de lezers van Neptunus meer toegankelijk te maken, groeide binnen OCA de idee een artikelenreeks te publiceren. De artikels zullen de vorm krijgen van een vervolgverhaal met specifieke onderwerpen die toch afzonderlijk kunnen gelezen worden. De artikels hebben niet tot doel om dorre theoretische en universele wetenschap te produceren maar wel om een levendige navigatietraditie aan te vatten doorsteekt met praktische particularismen.

### Navigare necesse est

Sinds de oudheid wordt de zee bevaren. Tot de uitvinding van de radiocommunicatie-apparatuur hadden de schepen op zee geen contact met andere schepen of met de wal buiten zichtsbereik. Vanaf de uitvinding van radiocommunicatie-apparatuur was het mogelijk, terwijl men op volle zee was, contact te onderhouden met andere schepen en met de wal. Al snel beseftte men dat deze apparatuur een belangrijke bijdrage kon leveren aan de veiligheid van zeevarende. Een schip in nood kon hulp vragen aan een walstation of aan schepen in de buurt. Er werden speciale noodfrequenties en -procedures afgesproken. Men waande zich veilig. Tot op de dag dat het onzinkbaar geachte stoomschip "Titanic"

op een ijsberg voer. Toen het schip, dat uitgerust was met de modernste radio-apparatuur, zijn noodoproep uitzond, bleken de tekortkomingen van de gemaakte afspraken. Zo bestond er namelijk geen verplichte luisterwacht. Het zinken van de 'Titanic' betekende de aanzet voor nieuwe regels met betrekking tot noodsituaties. Deze regels bleven behouden tot 1992. Onder invloed van technologische ontwikkelingen werd toen een nieuwe wetgeving geformuleerd en een systeem opgericht: het GMDSS.

### Wat is GMDSS?

GMDSS betekent Global Maritime Distress and Safety System en is een noodstelsel gebaseerd op alarmering naar de wal via satelliet,

waarbij beroep kan gedaan worden op de schepen in de nabijheid. Tevens verplicht het GMDSS, afhankelijk van het zeegebied waarin een schip zich bevindt, een minimum aan radio-apparatuur aan boord te hebben. Uitgangspunt van het GMDSS was dat een schip altijd en onder alle omstandigheden in staat moest zijn kuststations en andere schepen te bereiken. Het GMDSS bestaat uit aardse communicatiesystemen en satellietcommunicatiesystemen.

Het aardse stelsel bestaat uit radiotelefonie, Digital Selective Calling (DSC), Navigational Telex en een Search and Rescue Radar Transponder (SART).

Het satellietstelsel vindt toepassing door gebruik te maken van Inmarsat en noodradiobakens.



## Zeegebieden

In het GMDSS worden vier zeegebieden onderscheiden, aangeduid van A1 tot en met A4.

### Zeegebied A1

Een gebied tot circa 30 mijl uit de kust waar men zeker is van VHF radiocontact met de wal. De betrokken walautoriteit houdt met DSC-apparatuur een voortdurende luisterwacht op VHF kanaal 70.

### Zeegebied A2

Een gebied van circa 30 tot 200 mijl uit de kust. Men is in dit gebied vrijwel zeker van MF radiocontact met de wal. De betrokken walautoriteit onderhoudt met MF-DSC apparatuur een voortdurende luisterwacht op de DSC noodfrequentie 2187.5 kHz.

### Zeegebied A3

Globaal is dit een gebied tussen 70 graden noorderbreedte en 70 graden zuiderbreedte. Hierin vindt men de volgende Inmarsat regio's:

- Atlantic Ocean Region West.
- Atlantic Ocean Region East.
- Indian Ocean Region
- Pacific Ocean Region

### Zeegebied A4

Deze gebieden bestrijken in principe het Noord- en het Zuidpoolgebied. Deze gebieden hebben geen Inmarsat dekking.

## Radio-apparatuur eigen aan GMDSS

### **E**PIRB – Emergency Indicating Radio Beacon

De EPIRB is een relatief kleine radiozender die op een hoge frequentie alarmsignalen kan uitzenden. In de alarmering is ook de identificatie van het schip verwerkt. Het baken dient zodanig te worden geplaatst dat het automatisch vrijkomt wanneer het schip zinkt; in het algemeen zal dat op het brugdek zijn. Er bestaan drie soorten EPIRB's, namelijk:



**EPIRB**

### VHF DSC EPIRB

Werkt in de VHF band op kanaal 70 en is beperkt in gebruik tot zeegebied A1.

### COSPAS-SARSAT EPIRB

Is een internationaal opsporings- en reddingssysteem dat gebruik maakt van speciaal voor dit doel gelanceerde satellieten. Deze satellieten draaien in polaire banen op een hoogte tussen 800 en 1000 km rond de aarde. Een COSPAS-SARSAT EPIRB kan hierdoor in alle zeegebieden gebruikt worden.

### INMARSAT EPIRB

Maakt gebruik van vier geostationaire Inmarsat satellieten. Voordeel van dit systeem is dat het signaal binnen twee minuten door een walstation ontvangen wordt. Een nadeel is dat dit systeem enkel kan gebruikt worden in zeegebied A1 tot A3.

### SART – Search And Rescue Radar Transponder

Een SART dient om het opsporen van schipbreukelingen te vergemakkelijken. Men kan de SART meenemen in een vlot of sloep. Hij wordt geactiveerd wanneer getroffen door radarstralen van zoekende schepen of vliegtuigen. Hij zendt vervolgens een signaal uit dat aan boord van het

zoekende schip of vliegtuig als een serie punten op het radarscherm wordt weergegeven. Om het gewenste bereik te krijgen dient de SART zo hoog mogelijk boven het wateroppervlakte gehouden te worden. Sommige fabrikanten leveren daartoe een uitschuifbare houder die men in het vlot of de sloep mee kan nemen.

### NAVTEX – NAVigational TeLEX



**NAVTEX**

De NAVTEX is een internationale, automatische radiotelexdienst bedoeld om navigatieberichten, meteorologische waarschuwingen en belangrijke of dringende berichten aan schepen door te geven. Een NAVTEX-gebied is een onderdeel van een NAVAREA. Per NAVTEX-gebied is er slechts één station dat voor het desbetreffende gebied de uitzendingen verzorgt.

*IMR J. APPELTANTS  
Instructeur Verbindingen  
Applicatieschool*



## Afin que se perpétue la tradition:

# LE SEALIGHT, un puffer Britannique de prestige

### Historique

**L**es Puffers étaient de sympathiques caboteurs britanniques qui faisaient la navette entre les îles du nord-ouest de l'Écosse et l'estuaire de la Clyde. Ils assuraient le ravitaillement de ces endroits isolés en matériaux indispensables aux habitants des îles.

L'appellation du Puffer a pour origine le bruit de l'échappement caractéristique de la machine à vapeur qui se fait directement dans la cheminée sans passage dans un condenseur. Les premiers navires de ce genre n'en étaient pas pourvus. "Puffer" est en fait une onomatopée provenant du sympathique bruit "Puf... Puf..." qu'ils faisaient.

Les Puffers possédaient un fond plat et la méthode la plus usitée pour le transbordement des marchandises, dans des endroits dépourvus de quai, était assez particulière. Il suffisait d'attendre la marée basse; ainsi, le bateau se "déposait" sur la rive et il suffisait alors de le décharger. L'échelle qui est à bord sert justement à l'équipage pour descendre à terre. Pendant la guerre, les Puffers furent fort utiles pour le ravitaillement des bases navales de la Royal Navy; tant pour le transport du charbon que de la tourbe ou d'autres matériaux les plus divers.

La vie à bord ne devait certainement pas ressembler à un croisière transatlantique. Les quatre hommes d'équipage avaient une fonction bien précise. Un commandant, un aide, un mécanicien et un matelot de pont constituaient le personnel nécessaire à faire naviguer ce type de bateau. Le commandant logeait dans la dunette arrière. Sa cabine était agrémentée d'un confort austère. Il possédait malgré tout le chauffage et l'eau courante dispensée par un réservoir installé à l'arrière de la timonerie. Le reste de l'équipage logeait sous le gaillard d'avant.

Le Sealight fut construit vers 1930 à Greenock par le chantier naval G. Brown Company pour le compte de la Ross & Marshall. Il était doté d'un moteur à vapeur à deux cylindres Compound de 50 cv et d'une chaudière horizontale à chauffage au charbon.

### Le constructeur

**L**éon Lanckman est un modéliste chevronné et infatigable, toujours à la recherche de la perfection. Il nous présente le Sealight, un caboteur britannique des années trente dont la réalisation laisse songeur.

L'avant guerre ne réservait le modélisme qu'à un petit groupe d'initiés. L'aéromodélisme était certainement



la discipline la plus répandue avec ses avions à moteur à caoutchouc et ses planeurs. Le modélisme naval navigant était uniquement représenté grâce aux quelques modèles de voiliers qui sillonnaient les étangs. Léon Lanckman, dont les études accaparaient le plus clair de son temps libre, sacrifiait ses quelques loisirs à cette passion naissante du modélisme. La guerre et les tristes années qui suivirent entravèrent son élan. Seule restait la lecture de quelques rares magazines spécialisés qui lui



permettaient de rêver. C'est ainsi qu'il fit la connaissance de Gems Suzor et de ses cahiers de "Mécaniques et modèles" qui lui firent découvrir le modélisme mécanique tel qu'il se pratiquait déjà en Angleterre et ce, depuis bien des années.



Léon Lanckman était déterminé, il avait découvert sa voie et il dut attendre la fin du conflit et ses premières ressources financières pour enfin songer à acquérir l'unique objet de ses convoitises: un tour.

Maîtrisant de mieux en mieux les techniques d'usinage, il se rendit fréquemment en Angleterre où il rencontra le modélisme tel qu'il était exercé par les "model engineers". Cette fois, sa passion était à son comble comme elle l'est encore aujourd'hui, nous confie-t-il, après plus de quarante ans.

Une autre rencontre importante fut celle d'un modéliste anglais peu connu sur notre grand continent: Norman Ough, personnage original, modéliste professionnel dont les talents étaient utilisés pour la construction de maquettes navigantes destinées à la réalisation de batailles navales pour le cinéma. Certaines de ses oeuvres sont encore exposées dans divers musées londoniens. Le réalisme de ses constructions était saisissant d'autant plus que Norman Ough utilisait déjà de fines tôles de

fer blanc pour la réalisation des coques et des superstructures. Le plating des coques, recouvrement de celles-ci par des panneaux d'acier, était fidèlement reproduit. L'exigence du réalisme de Léon Lanckman était honoré; il avait enfin trouvé son idole.

En 1956, Léon Lanckman présentait, lors d'une réunion de son club, un sous-marin anglais, l'Olympus, exécuté suivant les plans de Norman Ough. Ce sous-marin est entièrement en métal et figure encore aujourd'hui dans son atelier où il a à peine souffert du temps. Cette réalisation fut une première qui fut suivie dix ans plus tard par un modèle de remorqueur de la Tamise, le Moorcock. Cette construction est également métallique, constituée de diverses tôles de laiton de 4/10 ème.

Le plating est reproduit et une autre originalité fut incontestablement le groupe de propulsion qui est de facture personnelle. Il s'agit d'un moteur à explosion à quatre temps, de deux cylindres de 30 cc avec des soupapes en tête, munis d'un embrayage centrifuge et d'un système d'inversion de marche. L'ensemble était bien entendu (déjà) radiocommandé et certains mécanismes de servocommande étaient de fabrication personnelle. Ce bateau fit sensation aux régates de Saint Alban en 1966 et il fut le centre d'intérêt d'articles flatteurs dans les magazines modélistes

de l'époque. Bien que le temps passe inlassablement, ce modèle, comme le Sealight, reste une référence incontestée du modélisme mécanique de précision. Le Moorcock fera très certainement l'objet d'un prochain article dans votre revue préférée.

Pour Léon Lanckman, le Moorcock représentait la synthèse d'une reproduction fidèle d'un bateau existant et de la réalisation mécanique d'une certaine complexité ayant une très grande fiabilité: le tout, condition sine qua non, de conception entièrement personnelle.

La pratique du modélisme de marine comme dérivatif aux charges de la vie professionnelle apporta à Léon Lanckman d'immenses satisfactions dont la principale est peut être d'ordre moral, consistant à être en permanence confronté avec ses propres limites et à exiger de soi-même qu'on les dépasse si l'on ne veut pas trahir son objectif et se décevoir. Personnage fort sympathique, accueillant et extrêmement courtois, Léon possède de cette flamme intense, ce feu sacré qui maintient la tradition des belles réalisations comme seules il devrait en exister. Cet homme au coeur pur et à l'excellente dextérité est toujours rempli de bonheur chaque fois qu'il rencontre un nouveau défi. Plusieurs membres de son club, le Royal Model Yacht Club Bruxelles, s'empresent à ses côtés pour apprendre toutes les finesses qu'il a acquises durant tant d'années. Contrairement à certains modélistes qui se réservent le droit de garder leurs découvertes, même les plus futiles, ayant sans doute l'appréhension d'une rivalité ridicule, Léon n'a aucun secret et c'est avec la plus grande joie qu'il transmet son savoir pour le bien de sa passion qui est aussi la nôtre.

## La maquette

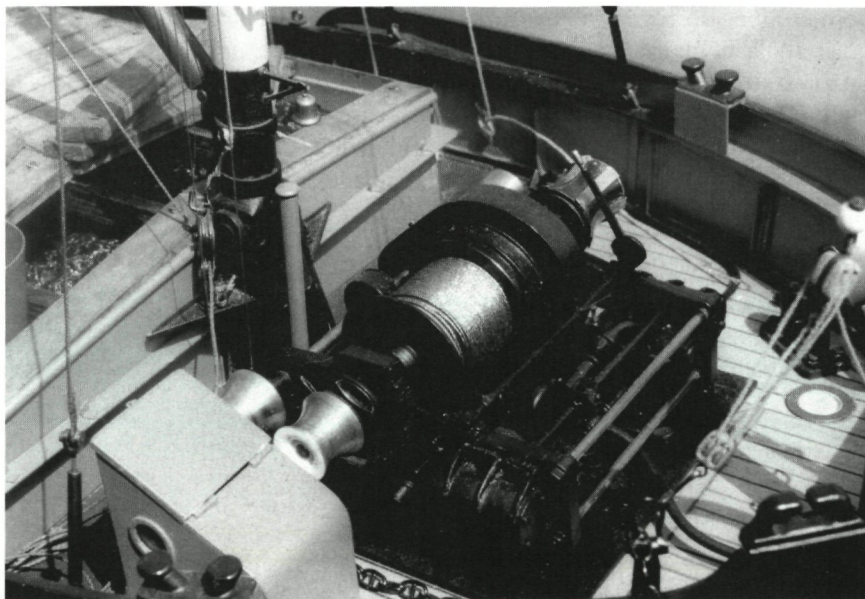
Le Sealight devait initialement être réalisé par le défunt beau-père de Léon Lanckman. Ce dernier promit à son épouse d'entreprendre la construction du bateau en son hommage. C'est ainsi que les plans



qui étaient déjà partiellement réunis furent complétés par divers livres et ouvrages les décrivant. Ces plans ont été édités par le magazine *Ships and Ship Models* de septembre 1955. Dessinés par un orfèvre en la matière, Harold A. Underhill, ils sont un véritable chef-d'oeuvre pour le modéliste exigeant. La construction du bateau débuta en 1968 pour s'achever dernièrement, la vie professionnelle ne permettant pas à Léon Lancman de se consacrer pleinement à ses activités de modéliste.

La quille et la chapelle d'hélice sont en métal. Le galbe de la coque est obtenu grâce à des couples de multiplex marin de 6 millimètres. Ces mêmes couples sont recouverts d'un multiplex de 0,8 millimètre. Ils sont ensuite habillés d'une toile possédant une texture qui ressemble à celle d'un fin drap de lit. L'ensemble est finalement enduit d'époxy-résine. L'intérieur de la coque n'a reçu aucun traitement spécifique, si ce n'est une mise en peinture décorative à l'aide de Latex. On remarque très vite que le souci majeur de Léon Lancman fut de réaliser une coque robuste mais légère car l'installation vapeur qui allait suivre pèserait certainement fort lourd. Le plating fut quant à lui reproduit à l'aide de feuilles d'aluminium utilisées en imprimerie Offset. Ces différents rectangles savamment découpés furent recuits au chalumeau afin d'obtenir un effet d'écrouissage qui garantirait leur mise en forme définitive. Ce plating a été collé à l'aide d'une colle à deux composants. Le chevauchement de ces rectangles d'aluminium fut admirablement reproduit par de fines languettes collées sur le point de jonction des divers panneaux. La coque, comme l'ensemble du bateau, a été peinte avec une peinture satinée à usage domestique, vendue dans le commerce.

L'hélice quadripale d'un diamètre de 75 millimètres est évidemment réalisée de toutes pièces, elle possède un pas très faible. Le gouvernail est de type suspendu, il est muni comme l'original d'aiguillots et de femelots lui assurant son mouvement.



Les protections en bois de section carrée qui courent le long de la coque, sont fixées entre deux profilés en forme de L. Ceux-ci sont cintrés afin d'observer l'arrondi de la proue et surtout de la poupe du navire. D'autres protections similaires se situent sous la ligne de flottaison. Elles sont, comme dans la réalité, fixées également entre deux profilés à l'aide de clous disposés verticalement. Ce procédé permet de les remplacer rapidement.

### Le pont et les superstructures

Le pont, réalisé en laiton, est brasé assurant ainsi une fixation robuste et définitive. Le gaillard d'avant est quant à lui latté à l'aide de profilés en bois blanc. Le calfatage est reproduit avec du fin carton noir collé entre chaque latte. Un ponçage attentif a ensuite permis d'obtenir le lissé souhaité et un vernis offre une couche de protection à l'ensemble.

Les superstructures sont en laiton brasé et toutes les portes sont fonctionnelles. La passerelle réalisée en poirier est, malgré une installation intérieure rudimentaire, reproduite scrupuleusement. Le compas est très finement détaillé, même ses boules de zérotagage sont fidèlement reproduites. Le rouffing disposé sur le toit est réalisé à l'aide de papier de verre de fin grain.

### L'accastillage

L'ensemble de l'accastillage est également de très bonne facture. Le mât de charge est constitué de plusieurs tubes soudés. Leur positionnement, l'un par rapport à l'autre, fut obtenu en les alignant dans un tour. Le bon axe ainsi obtenu, il suffisait alors de les souder. Le mât principal est tourné en bois, il possède en son sommet un réa lui permettant de hisser les couleurs de la compagnie maritime Ross & Marshall. Les ridoirs sont à baïonnette et ils sont munis à l'intérieur d'un ressort assurant ainsi une tension constante des étais. Ceux-ci, constitués de trois brins, sont réalisés grâce à des fils de métal. Leur mise en forme est obtenue sur un tour suivant la seule et unique méthode qui consiste à les torsader individuellement dans un sens pour les retorsader ensemble dans l'autre sens. Les poulies, réalisées en poirier, sont fonctionnelles, elles sont munies chacune d'un réa en inox. Seule manque encore la lampe d'ancrage qui est actuellement en cours de réalisation. Les autres feux sont bien entendu fonctionnels.

Les manches à air ont demandé une attention particulière pour leur réalisation. En effet, elles sont constituées de deux tubes verticaux, permettant de les orienter différemment,



et d'un cône. Ce dernier fut tourné et évidé à l'emplacement de la jonction. Le tout fut ensuite ajusté et brasé. Le rebord des cônes est même respecté.

L'écouille de cale est recouverte partiellement d'une bâche cousue qui arbore le nom de la compagnie. Les panneaux de cale sont en poirier recouvert de créoline; une odeur agréable s'en dégage encore. Ils possèdent tous leurs deux poignées encastrées. Quelques panneaux sont mis sur le côté, ce qui laisse entrevoir le chargement du bateau qui est en l'occurrence du charbon. Celui-ci est reproduit grâce à des graviers de litère pour chat peints en noir satiné.

Les ancrs, constituées de plusieurs pièces, sont brasées. La cloche mesurant à peine six millimètres de haut est tournée dans un profilé de laiton. L'échelle est reproduite fidèlement; c'est ainsi que l'on peut y découvrir des échelons de section rectangulaire et non ronde comme dans la plupart des reproductions. Le canot de sauvetage à clins bénéficie également d'une multitude de détails, tout y est prévu pour une éventuelle mise à l'eau.

La majorité des Puffers possèdent un vélo permettant ainsi au commandant de se rendre plus rapidement à la capitainerie. Ce vélo est actuellement en construction et d'ici peu, il pourra prendre sa place à bord.

## La machinerie

La machinerie est une référence dans le monde du modélisme à vapeur, elle est bien sûr l'objet d'une fabrication personnelle de Léon Lanckman. Le moteur bi-cylindres est à double effet et a une capacité totale de 8 cm<sup>3</sup>. Une coulisse de type Stephenson permet l'inversion de la marche. La pompe d'alimentation est en prise directe sur le vilebrequin. La chauffe se fait à l'aide d'un brûleur pour butane. La chaudière est de type Yarrow, elle est munie d'une sonde électronique destinée au contrôle du niveau et à la régulation du

CARACTERISTIQUES	
CARACTERISTIQUES DE L'ORIGINAL	
Longueur	26,48 m
Largeur	6,09 m
Tirant d'eau	2,90 m
Franc bord	42 cm
Déplacement	154 t
Capacité	435 m <sup>3</sup>
Propulsion	Vapeur
Motorisation	1 moteur à deux cylindres Compound de 50cv
Equipage	4 hommes
Construction	1930
CARACTERISTIQUES DU MODELE	
Echelle	1:24
Longueur	110 cm
Largeur	25 cm
Tirant d'eau	12 cm
Poids	25 kg
Propulsion	Vapeur
Motorisation	Bi-cylindres à double effet
Construction	Débuta en 1968

débit de la pompe. Cette chaudière est également équipée d'une vanne régulant le brûleur en fonction de la pression maximum et d'une sécurité coupant, dans la chaudière, l'alimentation en gaz du brûleur en dessous d'une certaine pression de vapeurs évitant ainsi les éventuelles fuites de gaz.

Le treuil est, on s'en doute, fonctionnel. Il est mû par un moteur à vapeur également à bi-cylindres et à double effet. Sa cylindrée est de 0,8 cm<sup>3</sup>. Une coulisse de type Stephenson donne l'inversion de marche. Un débrayage permet l'immobilisation soit d'un tambour, soit de l'ensemble des tambours. L'échappement se fait comme sur le modèle original, par un orifice pratiqué dans le pavois du gaillard d'avant, côté tribord.

Une sirène à vapeur est également fonctionnelle, elle est dotée d'une chambre de résonance afin de lui conférer un son plus grave.

La première intention de Léon Lanckman fut de vouloir faire fonctionner la chaudière au charbon, de la même façon que le modèle original. Divers essais longs et infructueux, agrémentés d'une souillure constante dans un modèle si bien détaillé, firent renoncer notre modéliste.

## Les projets

La construction de Sealight est pratiquement arrivée à son terme; ce bateau navigue fort bien, il est dans ses lignes. On s'aperçoit très vite que le peu de franc-bord et les chargements excessifs des modèles originaux furent souvent la cause de nombreux chavirements si bien décrits dans les ouvrages qui documentèrent la construction de ce modèle.

Comme pour beaucoup de modélistes, les idées foisonnent dans l'esprit de Léon Lanckman. Ce modéliste hors pair a entrepris depuis quel-



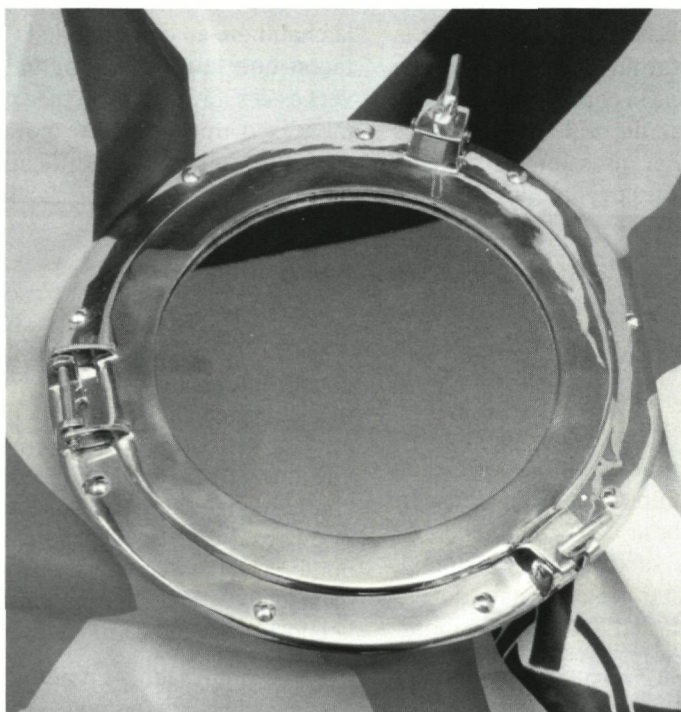


dent de poids ou plus particulièrement contre un centre de gravité trop haut, se traduit également par une adaptation particulière de sa motorisation qui sera à vapeur. Cette propulsion se fera par vaporisation instantanée, ce qui ne requiert donc pas de chaudière. Un serpentín chauffé sera parcouru par de l'eau injectée, cette injection étant effectuée à l'aide d'une pompe actionnée par le moteur. Le mouvement de ce dernier devra donc être amorcé lors du démarrage. Voici encore un nouveau défi pour notre ardent défenseur de la perfection et d'emblée, nous pouvons déjà lui souhaiter une très bonne continuation dans ses projets.

que temps déjà, la mise en chantier d'un bateau de construction métallique au 1:48. Il assemble et met en forme sur un contre-moule de bois les diverses pièces de la coque de ce destroyer dont les plans proviennent directement de l'amirauté britannique. Une multitude de photos lui permettent de reproduire, encore une

fois, la réalité dans ses moindres détails. Ce bateau, le H.M.S. Kashmir de la Royal Navy, devra faire preuve d'une extrême légèreté. En effet, avec ses 2,05 mètres de long, ses 22 centimètres de large et ses 7 centimètres de tirant d'eau, ce modèle devrait probablement être sensible au roulis. Cette course contre l'excé-

*E. Bauthier*



### Patrijspoortspiegel

Ware grootte: 30cm

### Miroir hublot

Hauteur réelle: 30 cm

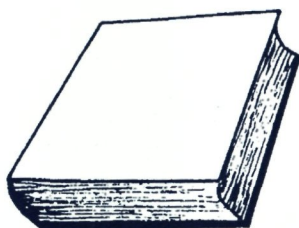
Ref.: REN 00186

Prijs/prix: 1.595,-BEF

Portokosten/frais d'envoi: 150,-BEF

op rekening:  
numéro de compte:  
473-6090311-30





# BOEKBESPREKING

F. Neyts

## "Het Belgisch Marinekorps 1939-1940"

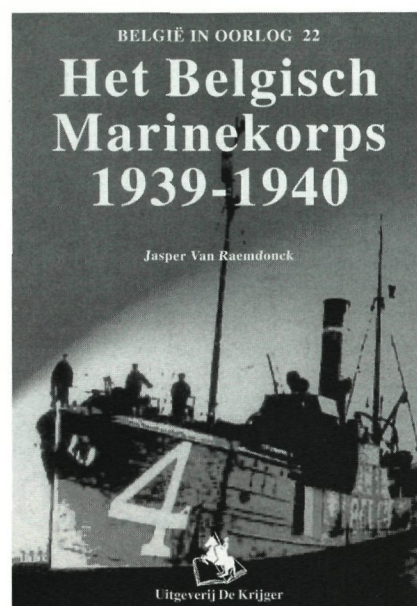
Bij Uitgeverij De Krijger verscheen onder het nummer 22 in de reeks "België in Oorlog" het boek "Het Belgisch Marinekorps" van historicus Jasper Van Raemdonck.

Het Belgisch Marinekorps, de voorloper van de Belgische Zeemacht, had een kort maar turbulent bestaan. Met drie oude loodsbotten, twee kleine jachten en een oude rivierpatrouilleboot, kwam het acht maanden na zijn oprichting in de heksenketel van de Tweede Wereldoorlog terecht. Na de ontruiming van Antwerpen, de evacuatie van het Britse expeditieleger uit Duinkerke en verschillende escorte-opdrachten, kwam de kleine vloot via Engeland in Frankrijk terecht. Na heel wat ontberingen en tegenkantingen besloot commandant Decarpentrie om wat er nog van zijn vloot overschoot naar Spanje te brengen. Daar werden de 105 mariniers tot 1941 geïnterneerd.

Jasper Van Raemdonck zocht in de stoffige archieven naar de nauwelijks gekende geschiedenis van het Belgische Marinekorps en schreef dit vlot en leesbaar getuigenis. "Het Belgisch Marinekorps 1939-1940" (ISBN 90-72547-87-X), kost slechts 495 frank, telt 72 bladzijden en is uitvoerig geïllustreerd.

Bestellen kan bij de boekhandel, de Uitgeverij De Krijger (Tel.053/80.84.49) of bij Neptunus (Tel.059/80.66.66).

Dit boek van 68 pagina's, rijkelijk geïllustreerd (53 foto's) kan verkregen worden door 495 Fr.+50 Fr. portkosten te storten op rekening 473-6090311-30 van NEPTUNUS BP 17 8400 OOSTENDE.



*(Ce livre est uniquement disponible en version néerlandaise).*

## "Grain, Carriage by sea"

Bij LLP in Londen verscheen er kort geleden een zeer interessant boek onder de titel "Grain, Carriage by sea". Het werk werd geschreven door Tom Sewell, die een leven lang actief was als consulente in de graanhandel. Het boek beschrijft het onderwerp vanuit diverse invalshoeken. Zo wordt het belang van graan aangetoond in het wereldhandelsgebeuren, productie- en afzetgebieden. De tussenkomst van brokers en handelaars, de internationale verdragen

ter zake, de vrachtprijzen, de chartermarkten, arbitrage en contracten, milieuaspecten, biotechnologie en genetische manipulatie komen aan bod, kortom een totaalbeeld van het beschreven onderwerp. Dit boek moet dan meer dan alleen diegenen die in de graanbusiness actief zijn interesseren. Bovendien vermeldt het boek in bijlage alle uit- en invoerende havens en terminals over gans de wereld. Nooit eerder verscheen er zo'n volledige lijst.

"Grain, Carriage by sea" (ISBN 1-85978-889-6) telt 200 pagina's en kost £75.

Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij LLP, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK,

Tel. 0044/20.7553.1000,  
fax 0044/20.7553.1106,  
website: informa.com.



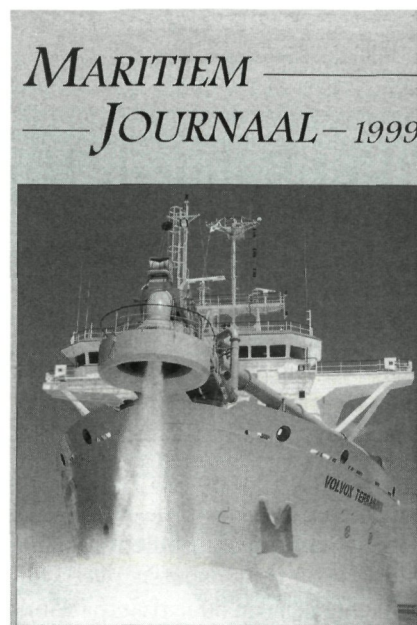
## "Maritiem journaal 1999"

**B**ij WYT Uitgevergroep in Rotterdam werd onlangs het "Maritiem Journaal 1999" uitgebracht. Dit standaardwerk over de maritieme bedrijvigheid in de lage landen is nu reeds aan de zesentwintigste uitgave toe. Hoewel moet erkend dat "Maritiem Journaal" over de jaren heen naar het Nederlandse publiek overhelde, toch blijft de terugkerende uitgave een schat aan maritieme informatie brengen. Eerlijkheidshalve moet worden toegegeven dat "Maritiem België" internationaal helaas nog maar weinig meespeelt, een vaststelling waarvan onze beleidsmakers zich blijkbaar niet bewust zijn, laat staan de intentie vertonen daar iets aan te doen.

Ook dit jaar brengt "Maritiem Journaal 1999" een overzicht van het reilen en zeilen op het vlak van scheepsbouw, zeescheepvaart, binnenvaart, zeemacht, waterbouw, havens, visserij, nationale en internationale politiek, maritiem onderzoek, vlootlijsten en nog veel meer.

Ieder die met de zee en scheepvaart in de ruimste zin van het woord begaan is zal er een schat aan gegevens in vinden, een aanrader dus.

"Maritiem Journaal 1999" (ISBN 90-6007-961-2) telt 232 pagina's, is rijkelijk geïllustreerd en werd met een harde kift afgewerkt.



## "Duinkerke en Dynamo"

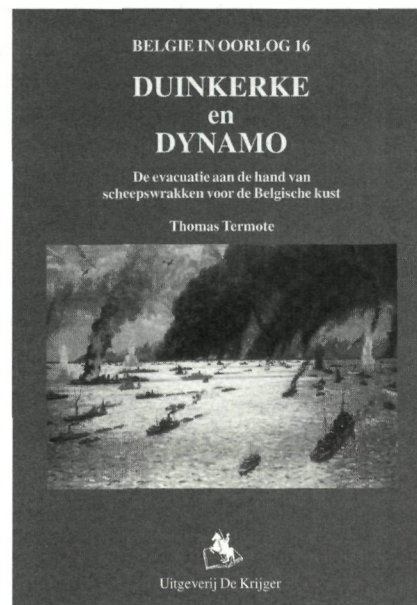
**Z**opas verscheen bij Uitgeverij De Krijger "Duinkerke en Dynamo, De evacuatie aan de hand van scheepswrakken voor de Belgische kust", het nieuwste boek van de Oostendse maritieme archeoloog en gerenommeerd wrakkenduiker Tomas Termote.

De evacuatie van Duinkerke op 26 mei 1940 werd in allerijl opgezet om de resten van het Britse Expeditieleger uit de Noord-Franse havenstad te evacueren. De actie met code-naam "Dynamo" ging om 06.57 uur van start en zou negen dagen later - in de vroege uren van 4 juni - eindigen. Een indrukwekkende vloot van honderden vaartuigen nam er aan deel; van roeiboten, jachten en sleepboten tot de modernste mijnenvegers en torpedobootjagers. Op negen dagen tijd slaagde men erin 338.226 man veilig over te brengen naar de Britse Eilanden. De Britse propaganda-machine vormde de pijnlijke

terugtocht om tot een grootse overwinning. Sommigen bleven echter met vragen achter over de juiste inschatting van de actie. Zeker is dat er tijdens die negen dagen heel wat scheepjes en schepen vergingen.

In zijn boek probeert Tomas Termote, vanuit een archeologisch standpunt, de gebeurtenissen van toen beter te begrijpen. Hij spitst zich toe op wat achterbleef op de stranden en onder de waterlijn. Wrakkenonderzoek dus. Doelbewust beperkt hij zich tot de schepen die vergaan zijn in Belgische wateren tijdens de evacuatie.

Dit interessant, mooi geïllustreerd boekje (ISBN 90-72547-65-9), verscheen als nr. 16 in de reeks België in Oorlog. Het telt 96 pagina's en is verkrijgbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij de Uitgeverij De Krijger, Dorpstraat 144, 9420 Erpe-Mere, Tel.: 053/80.84.49, fax. 053/80.84.53.





# "World Fisheries, What is to be done?"

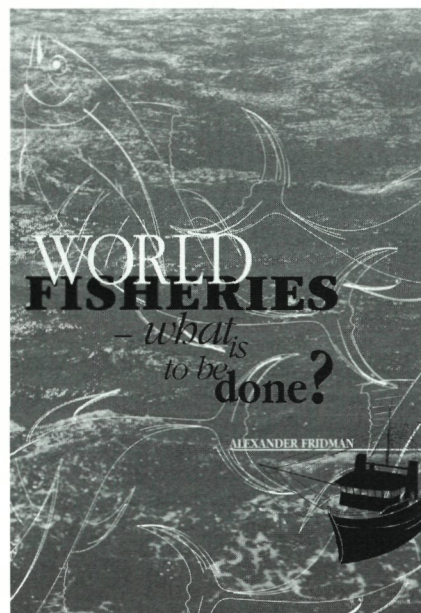
Bij Baird Publications verscheen het briljante boek "World Fisheries, What is to be done?", een werk van de Russische visserij-autoriteit Alexander Fridman. Het boek brengt een historisch-filosofische achtergrond voor de moderne internationale visserij-industrie. Bovendien biedt het een aantal waardevolle en gefundeerde wenken naar de toekomst toe. De auteur, Professor Alexander Fridman, kan bogen op een zeer lange loopbaan in de visserijsector met een actieve rol als visser en als academicus. Momenteel woont hij in de Verenigde Staten, waar hij nog steeds les geeft. Voorheen was hij jaren professor aan de gerenommeerde Soviet Maritime University van Kaliningrad, gevolgd door jaren op zee, waar hij het tot bevelhebber bracht van één van de grootste vissersvloten ooit.

De uitgebreide ervaring liet Alexander Fridman toe het boek "World Fisheries, What is to be done?" te schrijven vanuit een unieke invalshoek. Het werd een kritische benadering van het onderwerp. Het boek biedt een historisch overzicht van de technische evolutie en een vraagstelling naar de toekomst toe.

Hoewel niet goedkoop is het zeker zijn geld waard. Uit het boek zal de lezer heel wat leren, maar boven alles stemt het boek tot nadenken. Een dikke aanrader.

"World Fisheries, What is to be done?" kost £80.

Bestellen kan bij Baird Publications, 193 Fleet Street, London EC4A 2AH, UK, Tel. 0044/171.405.5829, fax: 0044/171.405.5872.



## Recht op antwoord i.v.m. drie artikels in Neptunus 43e jaargang nr.258 – 2000/1

### 1/Artikel "Mon père, ce héros"

#### Eerste alinea:

En décembre dernier ... Victor Billet, qui fut un grand marin, fondateur et promoteur de la "Royal Navy (Section Belge", dont..."

### 2/Artikel "Un bref rappel de l'histoire de la "Marine belge" de 1831 à nos jours"

#### 48e regel tot einde:

Dès septembre en Angleterre, l'initiative, la volonté et la persévérance

du Lt. V. Billet, qui voulait créer une Marine Royale Belge, aboutissaient à la création d'une section belge au sein de la Royal Navy. Le Lt. V. Billet de la Marine de l'Etat est donc, en octobre 1940, indiscutablement le fondateur de la "Royal Navy (Section Belge)", qui fut à la base de notre nouvelle marine militaire. En effet, après guerre, un Arrêté du Régent décréta qu'à partir du 1er février 1946 la RNSB constituerait la Force Navale et le 20 juillet 1996 un Arrêté Royal remplaça les mots

"Force Navale" par le mot "Marine". Par conséquent le LDV Victor Billet est le fondateur de la "Marine", la marine militaire belge actuelle.

### 3/Artikel "Le rôle de Victor Billet reconnu"

#### Voorlaatste alinea:

Enfin, depuis le 19 août 1971 à Dieppe, une plaque commémorative rappelle le sacrifice du Lieutenant de Vaisseau Victor Billet, le fondateur de la Force Navale. Cette dernière...

#### Note de la rédaction

Sans vouloir d'aucune façon attenter au respect que la Marine doit au souvenir du Lieutenant Victor Billet ni à l'importance du rôle qu'il a volontairement joué dans les premières heures de la "Royal Navy" (Section belge), il est rappelé que la fondation de la Marine militaire belge remonte à 169 ans, en février 1831, date à laquelle elle fut créée par un vote du Congrès national. Il est tout aussi indiscutable que c'est la Section Belge de la Royal Navy qui, après la guerre, en a provoqué (ou permis) la renaissance.



**AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE**  
**ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE**

Naam - Nom	Rompnummer - Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
OKLAHOMA CITY	SSM723.	USS	30/03/2000	03/04/2000	ZEEBRUGGE
DORDRECHT	M852	NL	31/03/2000	03/04/2000	OOSTENDE
HOMBURG	M1069	D	31/03/2000	04/04/2000	GENT
RARI	A634	FR	07/04/2000	10/04/2000	GENT
TYDEMAN	A906	NL	07/04/2000	10/04/2000	ANTWERPEN
RAIDER	P275	UK	09/04/2000	11/04/2000	BRUGGE
TRACKER	P274	UK	09/04/2000	11/04/2000	BRUGGE
BICESTER	M36	UK	13/04/2000	15/04/2000	OOSTENDE
PEMBROKE	M107	UK	05/05/2000	08/05/2000	OOSTENDE
TIGRE	A754	FR	12/05/2000	15/05/2000	GENT
ALDEBARAN	M772	FR	12/05/2000	15/05/2000	GENT
PEMBROKE	M107	UK	19/05/2000	22/05/2000	BRUGGE
WALRUS	S802	NL	28/05/2000	31/05/2000	ZEEBRUGGE
DROGOU	F783	FR	26/05/2000	30/05/2000	ANTWERPEN
FLAMANT	P676	FR	26/05/2000	28/05/2000	ANTWERPEN
ROTTWEIL	M1061	D	26/05/2000	30/05/2000	ANTWERPEN
BUYSKES	A904	NL	26/05/2000	29/05/2000	ANTWERPEN
ARCTOWSKI	266	PL	26/05/2000	29/05/2000	ANTWERPEN
CUAUHTEMOC	AX	MEX	22/06/2000	26/06/2000	GENT



## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

### Benoemingen - Promotions

ILZ M. ARNALSTEEN	26/03/2000	IMC J. DUCHESNES	26/03/2000	MTR A. DEMEYER	17/03/2000
ILV T. PARIS	26/03/2000	IMC S. GEENEN	26/03/2000	MTR F. VANDIERENDONCK	17/03/2000
OMC M. KARPEZ	26/03/2000	IMC G. PASQUASY	26/03/2000	2MR B. DE WACHTER	26/03/2000
MPC P. LEMOINE	26/03/2000	IMC D. REYNIERS	26/03/2000	2MR D. MOORS	26/03/2000
MPC B. LETE	26/03/2000	IMC M. ROOSEN	26/03/2000	2MR A. VAN HOVE	26/03/2000
OMC M. TALBOOM	26/03/2000	IMC M. VAN DEN WITTENBOER	26/03/2000	QMC D. LALOUX	26/12/1999
OMC J. VERHOEVEN	26/03/2000	IMC E. VERCAMMEN	17/03/2000	KMC L. DEBRUYNE	26/03/2000
MPC C. WALBRECQ	26/03/2000	IMC Y. VERSTRAETE	26/03/2000	KMC A. REYNAERT	26/03/2000
IMC Y. BENTEIN	26/03/2000	SMU J. CASTELEIN	26/03/2000	KMT C. BURTON	26/03/2000
IMC H. BILLIET	26/03/2000	IMR C. DE MUYNCK	26/03/2000	KMT P. DE CUYPERE	26/03/2000
IMC J. CALMEYN	26/03/2000	IMR B. EULAERTS	27/03/2000	KMT S. DEZUTTER	26/12/1999
IMC A. CLIERIECK	26/03/2000	IMR P. KOTEN	26/03/2000	KMT H. DIERENDONCK	26/03/2000
IMC J. DAUBRESSE	26/03/2000	IMR L. PITOT	26/03/2000	MA1 Y. MAHIEU	01/02/2000
IMC J. DEDOBELAERE	17/03/2000	IMR D. VERFAILLIE	27/03/2000	MA1 J. VAN DEN ABEELE	01/09/1998
IMC D. DE VRIES	26/03/2000	MTR S. BERGER	17/03/2000		
IMC F. DE VYLDER	26/03/2000	MTR B. DEBLIECK	17/03/2000		

### Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

ILZ G. FISSERS

### Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâîtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

ILV P. LEJEUNE

### Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

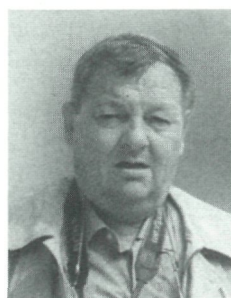
### C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



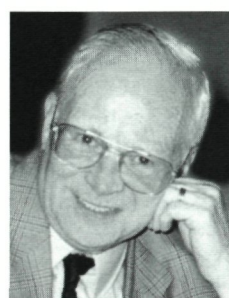
IMC G. CLERICK



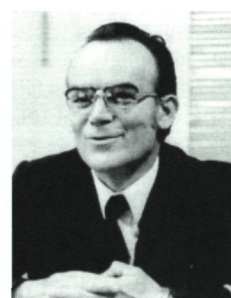
CPF Hr V. DELGOFFE



IMP (e.r.) J. DE CROCK



IMC (b.d.) E. ASPESLAGH



IMC (b.d.) F. MISSIAEN

IMP (e.r.) M. HENNEBERT

IMC (e.r.) G. GOUBERT

IMC (b.d.) M. VAN PARIJS



## WELDOENDE LEDEN

### MEMBRES BIENFAITEUR

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl -  
MIDDELKERKE  
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE  
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
ARRIGHI D. - KRAAINEM  
BAERT H. - HASSELT  
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
HOUTAIN-LE-VAL  
BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN  
BECKERS L. - LEFFINGE  
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT  
BELLEMANS R. - TUBIZE  
BERO M. - OOSTENDE  
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
BIEBUYCK M. - DESTELBERGEN  
BILLET G. - BRUGGE  
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION  
VALMONT  
BLAUWET R. - ASSEBROEK  
BOECKMANS R. - BRUXELLES  
BOFFE A. - BRUXELLES  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONNEWIJN F. - Tervuren  
BORGHs B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Maître principal chef - GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-  
KWERPS  
CARLIER L. Fregatkapitein (R) - PARIS  
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE  
LE CHATEAU  
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DE BACKER T. - STERRENBECK  
DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
BRUXELLES  
DECORTE B. - OOSTENDE  
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT  
de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de  
vaisseau 1e Cl R.Hr. - BRUXELLES  
DEFEYT A. - BRUXELLES  
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE  
DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO  
DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) -  
MIDDELKERKE  
(†)DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - SCHILDE  
DELPRAT L. Capitaine de covette - BRAINE-LE-  
CHATEAU  
DEMANET M. - FLOREFFE  
DE METS A. - VARSENARE  
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE  
DEPOORTER V. - HOEVENEN  
DEPREZ M. - PARIS

DEROO J. - LOVENDEGEM  
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -  
BRUXELLES  
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
DE WACHTER M. - KAPELLEN  
DE WILDE-VANDENECKHAUT N. Wwe Vice-  
admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DHONT G. - LIMELETTE  
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - OVERIJSE  
ESCH P. - BRUXELLES  
FALASCA A. - CHIEVRES  
FILIAERT A. - GENT  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -  
BRUXELLES  
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS  
GHEYSSENS G. - DILBEEK  
GODDAERT M. - EKEREN  
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
GOOSSENS J. - EVERE  
HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE  
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUXELLES  
HELLEBAUT P. - AALST  
HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH - ANTWERPEN  
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -  
BREDENE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERMIS SODALES - OOSTENDE  
HERNOU R. - BRUGGE  
HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
HESSENS F. - ANTWERPEN  
HEUSDENS R. - STOU MONT  
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HOUSSEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl  
R.Hr. - BINCHE  
HUBERT F. - FRANIÈRE  
HYDEX N.V. - RUISBROEK  
IMMOVA - BORGERHOUT  
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-LAM-  
BERT  
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
LABORDERY Ph. - MECHELEN  
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
BRAINE-CHATEAU  
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -  
BRUXELLES  
LAMBRECHTS L. - STABROEK  
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM  
LAUWERS R. - ANTWERPEN  
LEBON J. - COUVIN  
LEDOUX D. - PROFONDEVILLE  
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Wwe Kapitein-ter-zee -  
OOSTENDE  
LEJUSTE R. - RENAIX  
LEKEUX R. - BRUXELLES  
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE



LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MALHERBE G. - HASSELT  
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHELSENS M. Ere-meester-chef - ST. ANDRIES  
 MOENS H. - RUMST  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NVOZMK - GEEL  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - LEUVEN  
 PAQUET A. - LIGNEUVILLE  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PELS A. - ANTWERPEN  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 PINTELON J. Erekorvetkapitein - LENNIK  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - HALTINNE  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RAVET L. - BRUXELLES  
 REYNIERS O. Eerste meester-chef (R) - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e classe (R) - OOSTENDE  
 SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STEVENS R. - VARSENARE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL  
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELLEN G. - KOERSEL

TOREMANS G. - KESSEL-LO  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VAISIÈRE M. - MONTIGNIES S/S  
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - DEERLIJK  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (T) - BRUGGE  
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VANDENDAELLEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
 VARGA M. - DEURNE  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERLEYE J. - BRUGGE  
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 juni 2000  
 Clôture à la date du 15 juin 2000



# ***SIEMENS***

***Information***  
***meets***  
***Communication***

Siemens n.v.  
Information and Communication Networks  
T: 0800 16 020